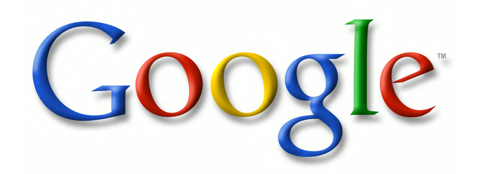
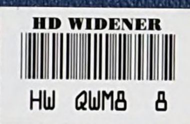




Marine-Rundschau



21. Jahrgang 1. Teil

1910

E. S. MITTLER & SOHN, BERLIN.

Marine-Rundschau

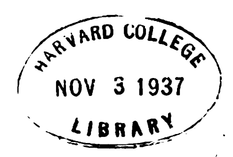
Einundzwanzigster Jahrgang, I. Teil

Januar bis Juni 1910 (Hefte 1 bis 6)



Mit Abbildungen, Plänen, Karten und Skizzen

Berlin 1910
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68–71





Inhaltsverzeichnis

des

Jahrganges 1910, I. Teil (Hefte 1 bis 6)

der

„Marine-Rundschau".



Aufsätze und Abhandlungen.

Seite

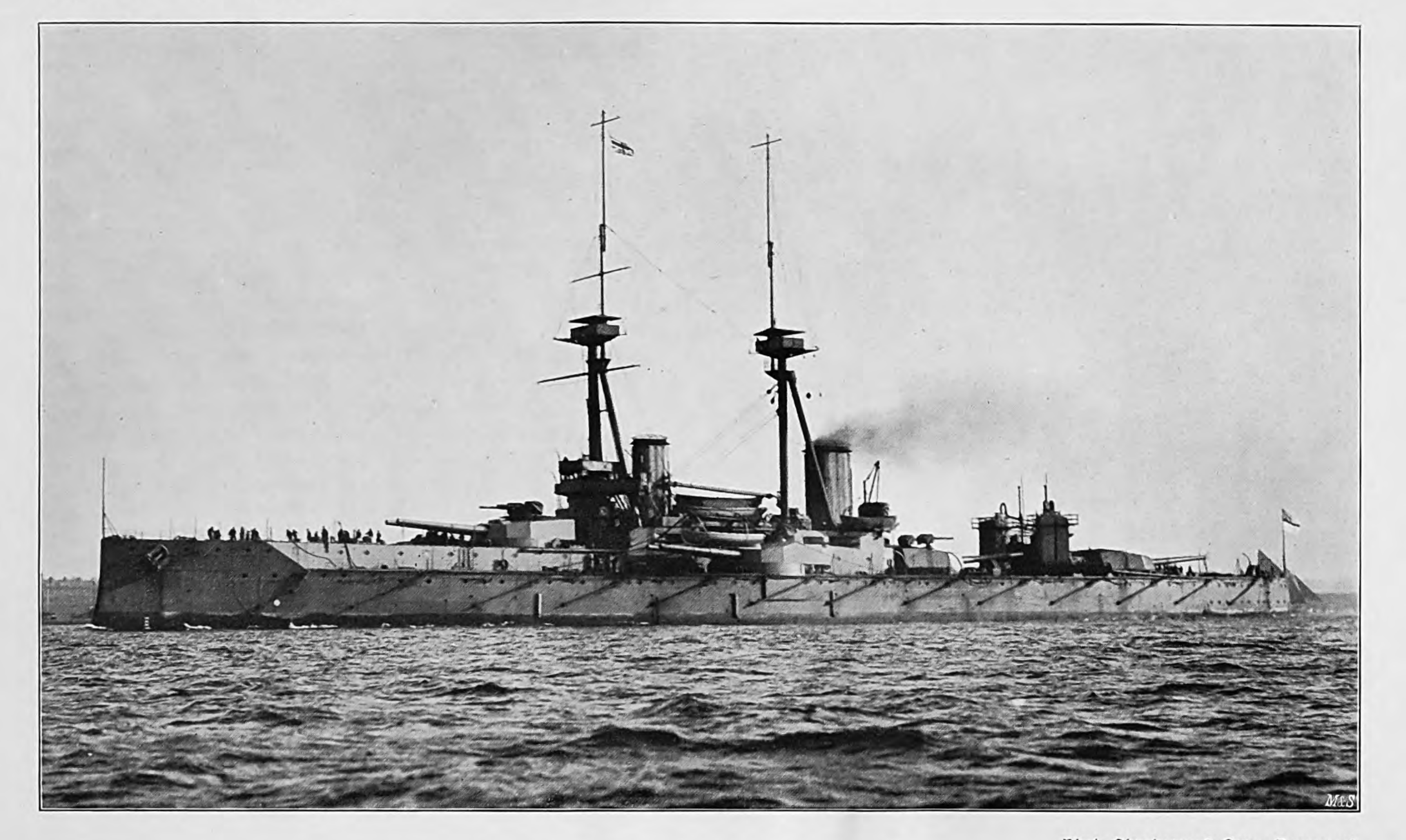
Rundschau in allen Marinen.

Verschiedenes.



Titelbilder.

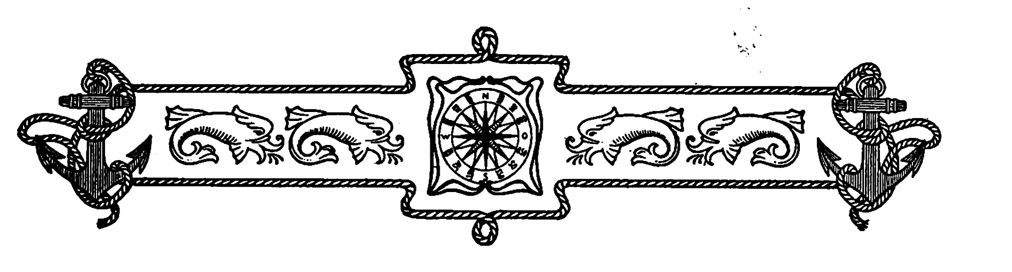




Phot. Abrahams & Sons, Devonport.

Englisches Linienschiff „Vanguard“.

Deplacement: 19 559 Tonnen, Länge 152,4 m, Breite 25,6 m, Tiefgang 8,2 m; 25 000 Pferdestärken, Geschwindigkeit 21 Knoten.
Armierung: Zehn 30,5 cm-Geschütze L/50 in Doppeltürmen, zwanzig 10,2 cm-SK L/50, drei 45 cm-Torpedorohre.



Die britischen Wehrfragen und die Reichskonferenz von 1909.

Von Dr. Hans Plehn.

1. Die wehrpolitischen Reformen in England.

Die Reichskonferenz, die vom 28. Juli bis zum 19. August 1909 in London getagt hat, steht nach ihrem Plan und ihren Ergebnissen noch mehr als die Reichskonferenz von 1907 in engem Zusammenhang mit den wehrpolitischen Reformen, die in England selbst nach dem Burenkriege durchgeführt worden sind. Die neueste Entwicklung der wehrpolitischen Beziehungen zwischen England und seinen autonomen Kolonien läßt sich daher leichter verstehen, wenn man sich jene Reformen in England vergegenwärtigt.

In dem Burenkrieg hatte die militärische Verwaltung Englands einen ähnlichen Zusammenbruch erlebt, wie 50 Jahre vorher im Krimkrieg. Die politischen Sorgen, die der mangelhafte Verteidigungszustand Englands und des Reichs erweckt hatte — vor allem die Sorge vor einer Koalition festländischer Mächte — veranlaßten umfassende Untersuchungen, um über die Ursachen des Zusammenbruchs volle Klarheit zu schaffen und eine Basis für die notwendigen Reformen zu finden. Drei Kommissionen haben darüber Enqueten angestellt und beraten: die Burenkriegkommission, die Kommission über die Miliz und Volunteers und die Dreimänner-Kommission (Lord Esher, Sir John Fisher und Sir George Clarke) über die Reorganisation des Kriegsamts. Das Kriegsamt war, wie es in dem Bericht der Esher-Kommission vom 1. Februar 1904 heißt, „viele Jahre hindurch vom Friedensstandpunkt aus verwaltet worden". Der Staatssekretär mußte seine Verantwortung mit dem Höchstkommandierenden teilen. Die Verantwortung des Staatssekretärs „war etwas weniger Reales, als die des Ersten Lords der Admiralität; die wirkliche Macht war von der Verantwortlichkeit abgelöst, dergestalt, daß seine Autorität bei seinen Kollegen im Kabinett darunter litt". Unter dem frischen Eindruck des Burenkrieges wurden die Vorschläge der Esher-Kommission angenommen und verwirklicht; das Amt des Höchstkommandierenden wurde abgeschafft und das Kriegsamt nach dem Vorbild der Admiralität reorganisiert.

Damit allein war es aber nicht getan. Der Zusammenbruch der Heeresverwaltung im Burenkriege lag allerdings zum größten Teil an der mangelhaften alten Organisation des Kriegsamts, an der weder die Lehren des Krimkrieges noch die mannigfachen Warnungen hervorragender Militärs, wie des Herzogs von Cambridge und Lord Wolseleys, noch die Feststellungen der Hartington-Kommission von 1890*) etwas Wesentliches geändert hatten. Daß aber die Fortdauer dieses Zustandes trotz aller Feststellungen und Warnungen möglich war, lag an den Verhältnissen des parlamentarischen Systems. Die wehrpolitischen Fragen in England sind dadurch kompliziert, daß die wichtigsten grundlegenden Fragen nicht das Kriegsamt oder die Admiralität allein oder beide zusammen betreffen, sondern außerdem auch das Indische und das Kolonialamt. Für das Vereinigte Königreich selbst ist das Verteidigungsproblem teils ein maritimes, teils ein militärisches, berührt also die Admiralität und das Kriegsamt; bei den Verteidigungsproblemen Indiens und der Kolonien, bei der Frage der Kohlenstationen sprechen auch das Indische und das Kolonialamt mit. Die verschiedenen Ressorts arbeiteten schlecht zusammen. „Jahrelang" sagt Sir John Briggs in seinem Buche »Naval administration 1827—1892«**), „konnte es nichts Unbefriedigenderes geben als die Beziehungen zwischen der Admiralität und dem Kriegsamt und Kolonialamt, wenn es sich um Verteidigungsmaßregeln für die Kolonien und Kohlenstationen handelte und um die Pflichten, die dabei der Flotte zufallen sollten." Die ständige Colonial-Defence-Commission, die im Jahre 1885 gegründet wurde, als der englisch-russische Konflikt an der afghanischen Grenze in allen Teilen des Reichs eine Panik hervorrief, war nicht imstande, das Problem der wehrpolitischen Organisation zu lösen. Namentlich zwischen der Admiralität und dem Kriegsamt herrschten die weitgehendsten Meinungsverschiedenheiten über die Rolle, die der Flotte und dem Heer bei der Verteidigung der britischen Inseln zufallen sollte. Nach der Blue water school genügte die Flotte zum Schutze des Vereinigten Königreichs und des Reichs, ausgenommen die Landgrenzen von Indien und Kanada. Das Kriegsamt hielt dagegen eine starke Truppenmacht für notwendig, um eine Invasion zu verhindern. Über die Möglichkeit oder Unmöglichkeit einer feindlichen Invasion herrschte seit langer Zeit ein Prinzipienstreit zwischen Militärs und Seeleuten, und die Frage war deshalb von besonderer Wichtigkeit, weil die Generale ihre Forderungen für das Heer auf die Möglichkeit einer Invasion basierten. Die Anschauungen standen im unvermittelten Gegensatz einander gegenüber. Es fehlte an jeder autoritativen Festlegung der elementaren wehrpolitischen Prinzipien, die dem Kriegsamt und der Admiralität zur Richtschnur dienen konnten. England besaß keine klar definierte Wehrpolitik. Lord Wolseley wies im Jahre 1888 in einer Denkschrift auf die „markante Tatsache hin, daß wir niemals, weder als Macht oder als Nation oder als Regierung schriftlich formuliert haben, für welche Aufgaben die Armee geschaffen ist und erhalten wird, so daß diese Formulierung von einem Kabinett auf das andere übergehen könnte." Ebensowenig war jemals das Verhältnis von Heer und Flotte von Amts wegen klar definiert worden. Nicht einmal die Frage, auf welche

*) Die Kommission wurde 1888 eingesetzt und erstattete 1890 ihren Bericht; den Vorsitz führte Lord Hartington, der spätere Herzog von Devonshire.

**) London 1897.



Unterstützung der Flotte die Armee bei dem Ausbruch eines Krieges rechnen könnte — die Hartington-Kommission hatte in ihrem Bericht von 1890 auf diesen Streitpunkt zwischen den beiden Ressorts hingewiesen —, hatte ein Lösung erfahren. Es fehlte eben an einem höheren Willen, der, über den einzelnen Ressorts stehend, zwischen ihren prinzipiellen Meinungsverschiedenheiten einen Ausgleich hätte finden oder eine endgültige Entscheidung hätte fällen können. Es fehlte an einer höheren Stelle, wo die wehrpolitischen Probleme in ihrem ganzen Zusammenhang systematisch studiert und die strategischen Aufgaben von Heer und Flotte in autoritativer Weise gegeneinander abgegrenzt und definiert worden wären. Das Kabinett und der Premierminister beschäftigten sich mit den Wehrfragen nur in der Form, wie sie von den einzelnen Ressorts an sie gelangten, und meist handelte es sich dabei nur um Etatsfragen. Eigene Initiative entwickelte das Kabinett nicht; es übte über die einzelnen Ressorts keine Kontrolle, wie das Parlament dem Kabinett gegenüber keine Kontrolle darüber übte. Das Parlament, dem das Kabinett verantwortlich ist, war an die herkömmliche Behandlung der Dinge gewöhnt und hatte überdies gar nicht die Möglichkeit, sich mit den Wehrfragen in ihrem ganzen Zusammenhang zu befassen. Denn die Debatten im Parlament knüpfen an die Etats der einzelnen Ressorts an und müssen sich an die Befugnisse der zur Kritik stehenden Ressorts halten. Hätte ein Abgeordneter z. B. beim Flottenetat über militärpolitische Fragen oder über die Verteidigung von Indien gesprochen, so hätte der Sprecher ihn zur Ordnung gerufen. Zwei krasse Fälle, die die Konsequenzen dieses Zustandes beleuchten, sind noch in dem neuen Jahrhundert vorgekommen. Der Kolonialkonferenz von 1902 wurden von dem Kriegsamt und der Admiralität je eine Denkschrift über die Probleme der Reichsverteidigung vorgelegt, die einander im Prinzip völlig widersprachen. Und als die Norfolk-Kommission*) ihre Enquete über die Miliz und die Volunteers hielt, gelang es ihr trotz aller Bemühungen nicht, von irgend einer amtlichen Stelle eine klare, endgültige Erklärung darüber zu erhalten, was als der militärische Daseinszweck dieser Truppenkörper zu gelten hätte, und sie war gezwungen, die Frage ihrer Reorganisation zu beraten, ohne über das grundlegende Prinzip einen autoritativen amtlichen Aufschluß erhalten zu haben.

Hier setzen nun die Reformen ein. Nach dem Vorschlag der Esher-Kommission wurde das Imperial Defence Committee geschaffen. Anläufe dazu waren seit der Hartington-Kommission von 1890 ein paarmal gemacht worden, aber ohne dauerndes Ergebnis; der letzte Verteidigungs-Ausschuß soll während des ganzen Burenkrieges keine einzige Sitzung gehalten haben. Jetzt erhielt die englische Regierung zum ersten Male ein Organ, das die wehrpolitischen Probleme Englands und des Reichs systematisch studierte. Nach dem Plane der Esher-Kommission sollte seine Funktion ungefähr die des deutschen Generalstabs sein. Die Reichsverteidigungskommission steht zur Verfügung des Premierministers. Dieser führt ex officio den Vorsitz, ist also — zum erstenmal in der englischen Geschichte — von Amts wegen verpflichtet, sich mit den Problemen und Grundsätzen der militärischen und maritimen Politik vertraut zu machen. Die Kommission hat einen ständigen Sekretär (der erste Sekretär war Sir

*) Der Herzog von Norfolk führte den Vorsitz in dieser Kommission.



George Clarke von der Esher-Kommission) und einen kleinen Beamtenstab, also einen kleinen Etat, so daß jetzt auch im Parlament über die Wehrfragen in ihrem Zusammenhang debattiert werden kann. Die Kommission führt Akten und Protokolle. Man muß sich erinnern, daß in dem englischen Ministerrat keine Protokolle geführt werden; es ist sogar strenger Usus, daß die Minister nicht einmal Notizen machen dürfen; denn Staatspolitik und Parteipolitik durchdringen einander so, daß wenn eine neue Regierung ins Amt käme, sie aus den Protokollen des vorherigen Kabinetts zugleich dessen Parteigeheimnisse erfahren würde. Die Reichsverteidigungskommission dagegen führt Protokolle und Akten wie die Ministerien; der Sekretär ist ein permanenter Beamter, der nicht mit der Parteiregierung steht und fällt, so daß für die Kontinuität der Wehrpolitik, trotz des Wechsels der Regierungen, gesorgt ist. Die Kommission ist eine rein beratende Körperschaft, ohne jede exekutive Gewalt; diese bleibt durchaus dem Kabinett vorbehalten. Die Fragen, die hier zur Beratung kommen, sind im allgemeinen solche, die mehrere Ressorts berühren. Die Chefs der einzelnen Ressorts sind also jetzt genötigt, die Fragen gemeinschaftlich und unter dem Vorsitz des Premierministers durchzuberaten. Die Mitglieder der Kommission wechseln; es steht ganz bei dem Premierminister, wen er zu den einzelnen Sitzungen laden will. Meist sind es natürlich die Minister der beteiligten Ressorts, öfter auch der Staatssekretär des Auswärtigen. Unter Mr. Asquith bestand, nach seiner Erklärung im Parlament vom Juli 1909, die volle Kommission aus dem Premierminister, den vier Staatssekretären (Auswärtiges, Kolonien, Krieg und Indien), dem Ersten Lord der Admiralität und dem Schatzkanzler; ferner dem Ersten Seelord und dem Direktor des Intelligence Department; dem Chef des Generalstabs, dem Direktor der militärischen Operationen (vom Generalstab) und dem Generalinspekteur der Armee; endlich dem Admiral Sir Arthur Wilson (der soeben zum Ersten Seelord ernannt worden ist) und dem Begründer der Kommission, Lord Esher. Die Zuziehung eines Privatmannes, wie Lord Esher, die übrigens im Parlament von Sir Charles Dilke bemängelt wurde, charakterisiert den rein beratenden Charakter der Kommission. Gelegentlich werden auch andere Persönlichkeiten geladen, u. a. Minister der Kolonien, die sich in England aufhalten oder zu diesem Zweck nach London gekommen sind. Zum Studium besonderer Fragen werden Unterkommissionen eingesetzt. Eine solche Unterkommission befaßte sich mit der Denkschrift, die Lord Charles Beresford gegen die Verwaltung der Admiralität an den Premierminister gerichtet hatte. Zu den Fragen, die die Kommission beschäftigt haben, gehörten: die militärischen Bedürfnisse des Reichs mit Rücksicht auf die letzten Änderungen in der Heeresorganisation; die Verteidigung Indiens, die militärische Bedeutung des Firth of Forth-Clyde-Kanals, der Kanaltunnel und die Luftschiffahrt. Es gibt eine ständige Unterkommission für die militärisch-maritimen Fragen, und eine für die Verteidigung der Kolonien; diese ist die Fortsetzung der 1885 gegründeten Colonial Defence Commission. Die Kommission hat auch eine historische Sektion erhalten, von der man sich eine wesentliche Verbesserung der amtlichen kriegsgeschichtlichen Publikationen in England verspricht.

In der Kommission ist auch das Invasionsproblem erörtert worden; vermutlich auch die Haldaneschen Heeresreformen und die Reorganisation und Neuverteilung der Flotte, die Ende 1904 ihren Anfang nahm. Wenn die Entscheidungen der

Reichsverteidigungskommission einander gelegentlich widersprochen haben — wie in der Invasionsfrage (vgl. die Erklärungen Mr. Balfours und Mr. Asquiths vom Mai 1905 und Juli 1909) und, wie später zu zeigen ist, in der Frage der kolonialen Flotten — so ist das aus der Jugend der Institution leicht zu erklären. Die Bedeutung der Kommission wird man schwerlich überschätzen können. Mit ihrer Begründung beginnt für England eine systematische und zielbewußte Wehrpolitik; die früheren Friktionen und Meinungsverschiedenheiten der einzelnen Ressorts, die Unklarheiten über die strategischen Funktionen von Heer und Flotte sind beseitigt; die Haldanesche Heeresreform ist ein organisches Werk, bei dem die wehrpolitischen Probleme des Vereinigten Königreichs, Indiens und der Kolonien in ihrer Gesamtheit in Betracht gezogen worden sind.

Der Reichsverteidigungskommission verdanken es die Kolonien, daß die Entwicklung ihrer eigenen Streitkräfte jetzt mehr in Fluß kommt. Wohl nur dadurch, daß diese gemeinsamen Beratungen stattfinden und daß der Premierminister selbst seinen Einfluß in die Wagschale wirft, konnten die Widerstände des Ressortpatriotismus, namentlich in der Admiralität, überwunden werden, die sich den Wünschen und Forderungen der Kolonien entgegenstellten.

Die Reichsverteidigungskommission hat aber noch eine andere Bedeutung. Schon seit 1903 sind gelegentlich Minister der Kolonien zu ihren Beratungen zugezogen worden. Die Reform der kanadischen Miliz, auf die wir noch zu sprechen kommen, ist in der Reichsverteidigungskommission beraten worden. Seitdem einmal ein Organ für eine systematische Behandlung der Wehrfragen des Reichs besteht, werden auch die Minister der Kolonien mehr und mehr zu Verhandlungen der Kommission herangezogen. Die Beschlüsse der Reichskonferenz von 1909 haben ihrer Begutachtung unterlegen, und Lord Esher hat kürzlich erklärt, daß nach seiner Meinung die Reichsverteidigungskommission dazu berufen sei, das Ideal der Imperial Federation zu verwirklichen und das verfassungspolitische Problem der Konsolidierung des britischen Reichs zu lösen.

2. Die Reichskonferenz von 1909.

Auf der letzten Reichskonferenz von 1907 war beschlossen worden, daß die regelmäßigen Konferenzen alle vier Jahre stattfinden, daß aber in dringenden Fällen subsidiäre Konferenzen einberufen werden sollten. Eine solche subsidiäre Konferenz war es, die im letzten Sommer in London getagt hat. Ihre Einberufung war eine Folge der Flottenpanik, die im März in England entstanden war. Diese Panik, die die Imperialisten in dem liberalen Kabinett im Verein mit der Admiralität inszeniert hatten, um den Widerstand der Radikalen gegen die Flottenbaupläne der Regierung zu überwinden und die von den Führern der Opposition aus parteitaktischen Rücksichten vergrößert worden war, fand einen unerwartet starken Widerhall in den Kolonien. Am 22. März telegraphierte der Gouverneur von Neuseeland, daß die Regierung der Kolonie dem Mutterland einen und, wenn nötig, zwei „Dreadnoughts" vom neuesten Typ zum Geschenk anböte. Auch in Australien begann eine Agitation dafür, dem Mutterlande einen „Dreadnought" zu schenken. Das kanadische Bundesparlament nahm am 29. März einstimmig eine Resolution an, die die Verpflichtung

der Dominion zu größeren Anstrengungen für die maritime Verteidigung anerkannte. Zugleich meldete die kanadische Regierung nach London, daß sie ihre beiden Minister der Landesverteidigung hinüberzuschicken wünsche, um über die technischen Fragen zu beraten, die sich aus jener Resolution ergäben. Dies scheint in London den Anstoß gegeben zu haben, eine subsidiäre Reichskonferenz zur Beratung der wehrpolitischen Fragen einzuberufen.

Die englische Regierung mochte hoffen, daß es ihr gelingen würde, unter der Nachwirkung der Flottenpanik auf der neuen Konferenz zu positiveren Ergebnissen zu gelangen, als es im Jahre 1907 möglich gewesen war. Zugleich scheinen parteitaktische Erwägungen ihren Entschluß gefördert zu haben. Auf der Konferenz von 1907 hatten die wirtschaftspolitischen Fragen so sehr im Vordergrunde gestanden, daß die Debatten darüber den Gesamteindruck von den Verhandlungen bestimmten. Da nun die freihändlerische englische Regierung nicht in der Lage war, den schutzzöllnerischen Forderungen der Kolonien zu entsprechen, so waren diese Verhandlungen von vornherein zu völliger Unfruchtbarkeit verurteilt. Dies negative Ergebnis wurde von der konservativen Opposition in England nach Kräften ausgebeutet. Der alte Vorwurf des Kleinengländertums wurde gegen die liberale Partei von neuem erhoben: die Regierung hätte diese einzige Gelegenheit, das Reich auf wirtschaftspolitischer Grundlage zu konsolidieren, ungenutzt vorübergehen lassen und die patriotischen Anträge der Kolonien zurückgewiesen. Jetzt bot sich den liberalen Imperialisten eine Aussicht, jene Scharte auszuwetzen und die Fähigkeit ihrer Partei zu einer konstruktiven imperialistischen Politik zu beweisen. Die liberalen Imperialisten hatten schon seit den neunziger Jahren die Auffassung vertreten, daß eine politische Konsolidierung des Reichs am ehesten auf der Grundlage eines **Wehrbundes** möglich sei, und hatten dies als eine alternative Politik den **Zollvereinsplänen** Chamberlains gegenübergestellt. Wenn es möglich war, durch eine neue Reichskonferenz diesem Ziele näherzukommen, so mußte dadurch das politische Ansehen der liberalen Regierung gehoben werden, was bei den nächsten Unterhauswahlen von Vorteil sein konnte. Die liberale Regierung hatte in der Heeresreform Erfolge erzielt, die ihre konservativen Vorgänger vergebens erstrebt hatten; wenn sich nun auf Grund dieser Erfolge die Ideale der Reichsverteidigung ihrer Verwirklichung näher bringen ließen, so wäre es zweifellos ein politischer Fehler gewesen, die Gelegenheit dazu zu versäumen, und die Früchte ihrer Arbeit vielleicht dem nächsten konservativen Kabinett zu überlassen.

Kurz bevor die Reichskonferenz zusammentrat, tagte in London die erste Reichspreßkonferenz.*) Diese Veranstaltung war schon seit zwei Jahren geplant, stand also in keinem ursächlichen Zusammenhang mit den Sorgen und Stimmungen, die die öffentliche Meinung Englands seit dem Frühjahr erfüllten; aber da sie gerade in jene Zeit fiel, wurde der psychologische Augenblick genutzt, und die Preßkonferenz diente der kommenden Reichskonferenz als wirksame Folie. Auch auf den Verhandlungen der Preßkonferenz spielten die Fragen der Reichsverteidigung weitaus die erste Rolle. Die führenden Staatsmänner beider Parteien hielten Ansprachen: die drei lebenden Premierminister Lord Rosebery, Mr. Balfour und Mr. Asquith; ferner Sir Edward

*) Vgl. **A Parliament of the Press: the first Imperial Press Conference.** London 1909.



Grey, Mr. Haldane, Mr. McKenna und Mr. Lyttleton, und neben den Politikern Männer wie Lord Esher, Lord Roberts, Sir John French und Lord Charles Beresford. Ein Teil der Reden, sowohl der englischen Staatsmänner wie der kolonialen Preßvertreter, ist deshalb wertvoll, weil sie eine Ergänzung zu dem Bericht über die offizielle Reichskonferenz geben; denn deren Verhandlungen waren geheim, und das soeben veröffentlichte Blaubuch*) enthält nur die Korrespondenz der Regierungen über die Einberufung der Konferenz und ein kurzes Resümee über die Ergebnisse der Verhandlungen.

Die Flottenfragen auf der Konferenz.

Schon auf den früheren Konferenzen hatte sich bei der Beratung der Flottenfragen eine beträchtliche Divergenz der Anschauungen zwischen der Admiralität und den kolonialen Ministern und ebenso zwischen den Ministern der einzelnen Kolonien ergeben. Der Gegensatz zwischen der Admiralität und den Kolonien war ein doppelter, ein strategischer und ein verfassungspolitischer. Die Admiralität ihrerseits ging von rein strategischen Gesichtspunkten aus und ignorierte das verfassungspolitische Problem völlig. Ihr Standpunkt war streng zentralistisch. Wie die See eine Einheit ist, so müsse auch die Flotte eine Einheit bilden, und eine einheitliche Leitung der Flotte sei unerläßlich. Wollten die Kolonien zur maritimen Reichsverteidigung beisteuern — was sowohl im Interesse des Reichsgedankens wie im Interesse der englischen Steuerzahler höchst wünschenswert erschien —, so geschähe das am besten in der Form von Geldbeiträgen. Dagegen hatten die Vertreter von Kanada schon auf der Konferenz von 1902 entschieden Front gemacht. Geldbeiträge an den englischen Staatsschatz zu zahlen widerspräche den konstitutionellen Rechten der Kolonien. Besteuerung setze nach altem englischen Verfassungsrecht Repräsentation voraus. Kanada könnte Geldbeiträge nur dann bewilligen, wenn es ihre Verwendung kontrollieren könnte, wenn es also in irgend einer Form eine Vertretung in dem englischen Parlament besäße. Für die kanadische Regierung fiel das verfassungspolitische und das strategische Argument gegen die Politik der Admiralität zusammen; sowohl das konstitutionelle Recht der Kolonie als die lokalen Verteidigungsinteressen an der Peripherie des Reichs schrieben ihr eine dezentralistische Politik vor; und schon auf der Konferenz von 1902 kündigten die kanadischen Vertreter die Absicht ihrer Regierung an, eine eigene Flotte zu bauen.

Auf der Konferenz von 1907 wurde diese Erklärung wiederholt. Kanada besitzt gegenwärtig nur eine kleine Flottille von 24 Fahrzeugen, von denen acht dem Schutz der Fischerei obliegen, drei versehen den Dienst auf den großen Binnenseen, und der Rest ist im Zolldienst, als Eisbrecher, für Vermessungen und im Leuchtturmdienst beschäftigt. Die selbständige Richtung der kanadischen Politik zeigte sich ferner, als die Kolonie die Flottenstationen von Esquimault und Halifax, die die Admiralität infolge ihrer Konzentrationspolitik aufgab, übernahm; freilich wird in der englischen Presse wiederholt darüber geklagt, daß für die Instandhaltung beider Punkte so gut wie nichts getan werde. Einen weiteren Schritt vorwärts tat die kanadische

---

*) Imperial Conference (Cd. 4948) 1909.



Regierung im Mai 1908, indem sie den englischen Kontreadmiral Kingsmill in ihren Dienst nahm und ihm den Befehl über ihre Flottille übertrug.

Den endgültigen Entschluß, den Grund zu einer eigenen kanadischen Flotte zu legen, faßte die Regierung im Anschluß an die englische Flottenpanik vom letzten März. Sogar in Kanada begann eine kurze Agitation für ein „Dreadnought"-Geschenk nach dem Beispiel Neuseelands. Diesen Bestrebungen trat die Regierung mit Entschiedenheit und mit Erfolg entgegen; aber Sir Wilfrid Laurier glaubte den Augenblick gekommen, wo sich die Abneigung, die die französischen Kanadier gegen Rüstungspläne jeder Art haben, überwinden ließe. Die Debatte im kanadischen Unterhaus ließ eine starke Stimmung für die Gründung einer eigenen Flotte erkennen, und die beiden Parteien einigten sich auf eine Resolution, die einstimmig angenommen wurde. Die Resolution lautete:

„Das Haus erkennt vollauf die Verpflichtung des kanadischen Volks an, dem Wachstum seiner Bevölkerung und seines Wohlstandes entsprechend in höherem Grade als bisher die Verantwortung für die Landesverteidigung zu übernehmen. Das Haus ist der Ansicht, daß bei den gegenwärtigen konstitutionellen Beziehungen zwischen dem Mutterlande und den Kolonien mit Selbstregierung die Zahlung regelmäßiger Beiträge für militärische und maritime Zwecke an das Schatzamt, was Kanada betrifft, nicht die beste Lösung der Verteidigungsfrage ist. Das Haus wird gern alle notwendigen Ausgaben bewilligen, die geeignet sind, die schleunige Organisation eines kanadischen Marinedienstes, in Zusammenwirken und enger Fühlung mit der englischen Flotte auf der Grundlage zu fördern, die die Admiralität auf der letzten Reichskonferenz vorgeschlagen hat; und es befindet sich in voller Sympathie mit der Auffassung, daß Englands Suprematie zur See für die Sicherheit des Handels, für den Schutz des Reiches und den Frieden der Welt wesentlich ist. Das Haus spricht seine feste Überzeugung aus, daß wenn es notwendig werden sollte, das kanadische Volk bereit und willens sein wird, jedes notwendige Opfer zu bringen, um den Reichsbehörden die loyalste und herzlichste Mitwirkung bei jedem Schritt zur Erhaltung der Integrität und der Ehre des Reiches zu gewähren."

Zwischen den beiden politischen Parteien Kanadas bestand in diesem Punkte keine Meinungsverschiedenheit. Der frühere konservative Führer Sir Charles Tupper hatte sich entschieden gegen Geldbeiträge ausgesprochen, und recht bezeichnend war, was Mr. Brierley vom Montrealer „Herald" auf der Preßkonferenz in London sagte: „Den überseeischen Dominions muß die volle Kontrolle ihrer eigenen Angelegenheiten gewährleistet werden, und in diesem Punkt sind wir in Kanada vielleicht etwas empfindlich .... Soweit ich sehen kann, beabsichtigt Kanada wenigstens gegenwärtig, sich die volle Kontrolle vorzubehalten über alle Gelder, die es ausgibt, über alle Schiffe, die es etwa bauen wird, und über alle Truppen, die es zur Verteidigung nicht nur seines eigenen Gebietes, sondern auch zur Verteidigung des Reichs ausheben wird. Gestern sprach ein Redner über die Vorteile einer Form organischer Reichseinheit, und er fragte, was geschehen würde, wenn die kanadischen Schiffe von den Zentralbehörden des Reichs den Befehl erhielten, nach Südamerika oder nach dem Kap zu gehen, und wenn Kanada sich weigerte, sie dorthin zu senden? Darauf kann es nur eine Antwort geben: Die Schiffe werden nicht dorthin gehen." Der

Redner fügte allerdings hinzu, daß er jene Voraussetzung für unmöglich hielte, und wies auf die freiwillige Unterstützung hin, die Kanada dem Mutterlande im Burenkriege erwiesen habe. Aber der verfassungspolitische Standpunkt, den Kanada einnimmt, kam in jener Rede aufs deutlichste zum Ausdruck. Die Hauptfrage mußte also sein, welche Form die beabsichtigte „Kooperation" zwischen der kanadischen und englischen Flotte annehmen sollte.

Da die einzelnen Kolonien in diesen Fragen einen verschiedenen Standpunkt einnahmen, so hatte sich schon auf den früheren Konferenzen die Praxis herausgebildet, daß die Admiralität mit den Vertretern der einzelnen Dominions gesondert verhandelte. Dasselbe geschah auch auf der Konferenz von 1909, und der offizielle Bericht über die dort getroffenen Vereinbarungen charakterisiert die Haltung Kanadas. Die kanadischen Vertreter, sagt das Blaubuch, erklärten, in welcher Hinsicht sie den Rat der Admiralität wünschten, und fügten hinzu, daß dieser Rat der Resolution des Bundesparlaments entsprechen müßte. Die Admiralität war der Ansicht, daß die künftige Flotte Kanadas im Pacifik stationiert werden sollte. Die Vertreter der Kolonie erwiderten, dies Programm könnte, vom rein strategischen Gesichtspunkt aus betrachtet, späterhin wohl annehmbar erscheinen, gegenwärtig aber nicht, da Kanada an seine beiden Seeküsten denken müßte. Man kam dann zur Kostenfrage. Die Admiralität erklärte, keine bestimmten Vorschläge machen zu können, ohne ungefähr die Summe zu kennen, die Kanada bereit wäre auszugeben. Die Vertreter der Kolonie ersuchten um zwei Pläne, die einer jährlichen Ausgabe von 600000 £ und 400000 £ entsprächen. Dabei sollten die gegenwärtigen Ausgaben für den Fischerei- und den Vermessungsdienst nicht eingerechnet sein, wohl aber die Ausgaben für die Werften von Halifax und Esquimault und den neuen radiotelegraphischen Dienst, was zusammen etwa auf 50000 £ geschätzt wurde. Die Admiralität entwarf demnach zwei Pläne. Bei einer Ausgabe von 600000 £ sollte Kanada vier Kreuzer des verbesserten „Bristol"-Typs, einen Kreuzer des „Boadicea"-Typs und sechs Zerstörer der verbesserten „River"-Klasse bauen. Den Bau von Unterseebooten würde man besser aufschieben, weil diese Schiffe eine besonders gut und spezialistisch ausgebildete Mannschaft erforderten. Die „Boadicea" und die Zerstörer könnten an der atlantischen Küste stationiert und die „Bristols" auf Atlantik und Pacifik verteilt werden. Die elf Schiffe würden 2194 Offiziere und Mannschaften erfordern. Bei einer Ausgabe von 400000 £ sollten ein „Bristol"-Kreuzer, die „Boadicea" und zwei Zerstörer wegfallen. Zwei „Bristols" wären im Pacifik, eine „Bristol" und die vier Zerstörer im Atlantik zu stationieren. Diese Flotte würde 1408 Offiziere und Mannschaften brauchen. Die Admiralität empfahl, den Bau der Kreuzer möglichst zu beschleunigen. Inzwischen wäre sie bereit, zwei Kreuzer von der „Apollo"-Klasse zu leihen, damit die Ausbildung der Mannschaften alsbald beginnen könnte. England würde die nötigen Offiziere und Mannschaften hergeben, bis sie durch geeignete Kanadier ersetzt werden könnten, aber die Kosten müßte die Kolonie übernehmen. Kadetten aus Kanada sollten in Osborne und Dartmouth aufgenommen werden. Die neuen Docks empfahl die Admiralität so anzulegen, daß sie die größten Krieg- und Handelsschiffe aufnehmen könnten. Solche Docks könnten im Pacifik, im Atlantik und im St. Lorenzfluß angelegt werden. —

Für Australien gewann die konstitutionelle Frage, die für Kanada in erster Linie stand, erst allmählich eine größere Bedeutung. Der kanadische Bundesstaat besteht schon seit 1867, der australische erst seit 1901. Während sich in Kanada ein spezifisch kanadisches Nationalgefühl bereits kräftig entwickelt hat, steht das australische Nationalgefühl noch in seinen Anfängen. Die verschiedenen Stadien dieser Entwicklung zeigen sich natürlich in erster Linie in den Beziehungen zum Mutterlande. Australien wacht noch nicht mit ebensoviel Mißtrauen und Eifersucht wie Kanada über seine konstitutionellen Rechte. Anderseits besteht in Australien schon ein stärkeres nationales Selbstbewußtsein als in dem jüngeren Neuseeland, das sich bisher noch kaum gegen zentralisierende Bestrebungen der Londoner Behörden gewehrt hat. Aber auch in Neuseeland, wo die Mehrzahl der Parlamentarier noch selbst aus England eingewandert ist und wo die ältere Generation noch in England die eigentliche Heimat erblickt, ist bei der jüngeren Generation eine Wandlung der Ansichten in der Richtung der australischen und kanadischen Entwicklung zu beobachten. Das australische Nationalgefühl begann zuerst zu erwachen unter dem Eindruck äußerer Gefahren: der kommerziellen und politischen Niederlassung der Franzosen, Deutschen und Amerikaner in der Südsee und des Vordringens der Russen in Ostasien, das schon 1886 eine Panik in Australien hervorrief. Dann kam die imperialistische Begeisterung des Burenkrieges und endlich das gefahrdrohende Emporsteigen Japans. Im Jahre 1901 wurde der Commonwealth gegründet, und damit fielen die früheren sechs australischen Milizsysteme, die sechs schutzzöllerischen Tarife, die sechs Eisenbahnsysteme, die zum Teil verschiedene Spurweiten hatten, die sechs Postverwaltungen usw. Die Einheit des Wehrsystems war einer der Hauptgründe für den bundesstaatlichen Zusammenschluß gewesen; jetzt wurde ein bundesstaatliches Verteidigungsministerium geschaffen, das freilich in den ersten Jahren wenig genug geleistet hat. Der Commonwealth litt von Anfang an unter der Ungunst des australischen Parteiwesens. Es gab drei Parteien, die ziemlich gleich stark waren. In den neun Jahren, die der Commonwealth besteht, haben sechs verschiedene Ministerien regiert. Der bedeutendste Parteiführer ist zweifellos Mr. Deakin, der im Sommer 1909 zum dritten Male Premierminister geworden ist und der den Wehrfragen ein besonders starkes Interesse widmet.

In Australien beschränkte sich die Wehrpolitik, ebenso wie in Kanada, lange Zeit ausschließlich auf die Miliz. Noch im Jahre 1881 erklärte eine Konferenz der australischen Premierminister ausdrücklich, daß die Verteidigung zur See Sache des Mutterlandes und nicht der Kolonien sei und daß England auch die Kosten dafür tragen müsse. Endlich, nach fast zehnjährigen Verhandlungen gelang es der englischen Regierung im Jahre 1887, ein Abkommen mit den einzelnen Kolonien abzuschließen (Queensland trat erst 1891 bei), wonach Australien Geldbeiträge leisten, während das australische Geschwader Englands an die australischen Gewässer gebunden sein sollte.*) Ende der neunziger Jahre regte sich in Australien der Wunsch, den Grund zu einer eigenen, wenn auch bescheidenen Küstenverteidigung zu legen. Dieser Gedanke stieß aber bei der Admiralität und der von ihr beeinflußten Presse, zumal der „Times“, auf entschiedenen Widerstand, und auf der Kolonialkonferenz von 1902 gelang es der

*) Vgl. den Aufsatz über die Reichskonferenz von 1907, Juliheft der „Marine-Rundschau“ 1907.

Admiralität, den australischen Premierminister zu einem neuen Abkommen zu bewegen, das Australien höhere Geldbeiträge auferlegte, während das australische Geschwader nicht mehr an die australischen Gewässer gebunden sein sollte.

Dieses neue Abkommen wurde nur mit Mühe im australischen Bundesparlament durchgebracht. Die japanischen Siege verstärkten den Wunsch nach einer eigenen „lokalen" Flotte umsomehr, als die Politik der Admiralität jetzt die Seestreitkräfte in den englischen Gewässern konzentrierte. Davon wurden Australien und Neuseeland von allen Kolonien am meisten berührt. Sie glaubten sich den Angriffen der gelben Rasse preisgegeben, deren Feindschaft sie wegen ihrer Fernhaltung der asiatischen Einwanderung fürchteten. Jetzt begann auch in Australien eine Opposition gegen die zentralistische Politik der Admiralität, die aber nicht, wie in Kanada, zunächst von verfassungsrechtlichen, sondern von strategischen Gesichtspunkten ausging. Die Flotte, auf der die Erhaltung des Weltfriedens beruhen sollte, war für die Kolonie unsichtbar, Tausende von Meilen entfernt. Man wollte die Flagge mit eigenen Augen sehen, und dazu kam als neues Moment das steigende Selbstbewußtsein der kolonialen Demokratie, die eine eigene Flotte für die Küstenverteidigung verlangte. Schon im August 1905 stellte Mr. Deakin, der damals zum zweiten Male Premierminister geworden war, im Bundesparlament den Antrag, das letzte Abkommen mit England zu beseitigen und ein neues auf anderer Basis zu schließen. Sein Ministerium reichte in London ein von dem Kapitän Creswell ausgearbeitetes Programm ein, wonach der Commonwealth eine eigene Flottille von Torpedo- und Unterseebooten bauen wollte. Dieser Vorschlag wurde im Jahre 1906 von der Reichsverteidigungskommission geprüft und abgelehnt. Die Ablehnung rief in Australien eine sehr große Verstimmung hervor. Auf der Konferenz von 1907, wo Mr. Deakin den Commonwealth vertrat, zeigte Lord Tweedmouth mehr Verständnis für die Wünsche der Kolonie und fand gegen den Plan einer australischen Flottille von Untersee- und Torpedobooten nichts einzuwenden. Aber in den direkten Verhandlungen zwischen Mr. Deakin und der Admiralität wurde nichts definitiv entschieden, und die Korrespondenz dauerte nach der Heimkehr des Ministers fort. Im Oktober 1907 machte Mr. Deakin folgende Vorschläge: Die Geldbeiträge Australiens hören auf; Australien baut eine lokale Flotte von Unterseebooten und Zerstörern und übernimmt die Befestigung, Beleuchtung und Verwaltung der Häfen. Auf Kosten des Commonwealth treten 1000 Australier in den Dienst der englischen Marine; Australien ist bereit, vier Kreuzer zu Ausbildungszwecken zu unterhalten, wenn die Admiralität ältere Schiffe zur Verfügung stellt. Die Verhandlungen mit London drehten sich jetzt hauptsächlich um die Frage der Kontrolle über diese lokale Flotte. Die Admiralität verlangte, daß die australische Flotte im Kriegsfalle unbedingt unter ihrer absoluten Kontrolle stände und daß die Schiffe zu jeder Zeit aus den australischen Gewässern abkommandiert werden könnten.

Damit war auch für die australische Regierung die konstitutionelle Frage aufgeworfen. Die Admiralität hatte u. a. das Argument vorgebracht, daß die Kolonie an der Reichsverteidigung keinen Teil haben könnte, weil sie keine Stimme bei den Entscheidungen über die auswärtige Politik besäße. Mr. Deakin kehrte das Argument um. Er sagte im Bundesparlament, daß wenn Australien einen Anteil an der

Reichsverteidigung erhielte, es logischerweise auch einen Einfluß auf die Leitung der auswärtigen Angelegenheiten des Reiches beanspruchen dürfe. Er verwahrte sich dagegen, daß er eine selbständige australische Flotte schaffen wollte. Das ginge schon deshalb nicht an, weil eine solche Flotte zu klein sein würde, um den Offizieren und Mannschaften eine genügende Ausbildung und den Offizieren die Möglichkeit zu geben, Karriere zu machen; eine selbständige lokale Flotte würde daher niemals die höchste Leistungsfähigkeit erlangen können. Die australische Flotte sollte vielmehr ein integrierender Bestandteil der englischen Flotte sein; Offiziere und Mannschaften sollten zwischen beiden Flotten ausgetauscht werden können. Über die Verfassungsfrage sagte der Premierminister: Im Kriegsfall würde es so gut wie sicher sein, daß die jeweilige Bundesregierung die lokale Flotte unter das Kommando des englischen Admirals stellte, der die Flotte im Osten befehlige. Wahrscheinlich würde das auch bedingungslos geschehen; aber darüber dürfe kein Zweifel bestehen, „daß die Entscheidung hierüber absolut in den Händen der verantwortlichen Regierung Australiens liegen muß, wenn die Entscheidung an sie herantritt". Die konstitutionelle Kontrolle über die Ausgaben, die Australien auf sich nähme, und über die Schiffe, die es auf eigene Kosten baute und erhielte, dürfe nicht preisgegeben werden. Die Forderung der Admiralität, daß im Kriegsfall die absolute Kontrolle über die australische Flotte ohne weiteres dem englischen Oberbefehlshaber zufallen müsse, sei unannehmbar.

Der australische Standpunkt näherte sich also in diesem Stadium der Entwicklung dem kanadischen. Beide Kolonien vertreten ihre konstitutionellen Rechte; nur daß Australien seine lokale Flotte von vornherein als integrierenden Bestandteil der englischen Flotte betrachtet, während Kanada dies niemals ausgesprochen hat, wenngleich seine Politik in der Praxis ziemlich auf dasselbe hinausläuft. Aber die Resolution des kanadischen Parlaments war in diesem Punkt sehr vorsichtig und unverbindlich gehalten; sie vermied, eine bestimmte Verpflichtung gegen das Mutterland auszusprechen. Während Mr. Deakin sich im Bundesparlament über die Überraschungen beschwerte, die ihm die Admiralität bereitet hätte, stellte er 250000 £ für den Bau der australischen Flotte in den Etat ein. Das Parlament bewilligte die Summe, behielt sich aber ausdrücklich die Entscheidung über den Typ der zu bauenden Schiffe vor, um sich gegen die zentralisierenden Tendenzen der Admiralität zu verwahren. Bald darauf wurden drei Zerstörer von der „River"-Klasse bei einer englischen Werft am Clyde in Auftrag gegeben.

Als die alarmierenden Depeschen über die englischen Unterhausverhandlungen vom letzten März in Australien eintrafen, begann auch dort eine Agitation, England mit einem „Dreadnought" zu Hilfe zu kommen. Sie fand namentlich Anklang in Neusüdwales und Viktoria, deren Premierminister ihre Sympathien dafür alsbald nach London telegraphieren ließen. Doch wollten sie einen entsprechenden Beschluß der Bundesregierung abwarten. Im Bundesparlament war seit dem Oktober 1908 die Arbeiterpartei am Ruder. Der Bundespremier, Mr. Fisher, hatte verfassungspolitische Bedenken; er mochte eine Zustimmung zu dem „Dreadnought"-Geschenk nicht geben, weil es dem Plan einer australischen Flotte abträglich wäre. Bald darauf aber löste Mr. Deakin sein Bündnis mit der Arbeiterpartei,

das Ministerium Fisher wurde gestürzt, und Mr. Deakin, der wieder Premierminister wurde, ließ am 4. Juni den Generalgouvernör nach London melden, daß die Bundesregierung gewillt sei, dem Mutterlande einen „Dreadnought" zu schenken. Schon am 15. April hatte Mr. Fisher eine lange Depesche nach London gerichtet, die sein Programm enthielt und die sich ausführlich mit der Frage der Kontrolle beschäftigte. Die administrative Kontrolle der lokalen Flotte müsse bei der Bundesregierung bleiben. Über die Disziplin sollten die Vorschriften der englischen Marine gelten. Solange die australische Flotte an der Küste des Commonwealth oder seiner Territorien bleibt, gleichviel ob innerhalb oder außerhalb der unmittelbaren Landesgrenzen, stehen die australischen Schiffe unter der alleinigen Kontrolle des Commonwealth. Verlassen die Schiffe diese Gewässer, so kommen sie unter den Befehl des englischen Seeoffiziers, wenn dieser einen höheren Rang hat als der australische Offizier. Verlassen sie die territorialen Gewässer nur zu Ausbildungsfahrten, so sollen über das Kommando Vereinbarungen mit der Admiralität getroffen werden, und zwar durch den Höchstkommandierenden der australischen Station. Im Kriegsfalle oder im Fall der Not, oder auf eine Erklärung des rangältesten englischen Offiziers, daß ein Fall der Not vorliege, sollen alle australischen Schiffe unter den Befehl der Admiralität gestellt werden. Das soll in der Weise geschehen, daß jeder Kommandant eines australischen Schiffs eine versiegelte Order erhält mit der Instruktion, sie im Falle einer Erklärung des englischen Offiziers, daß ein Notfall vorliege, zu öffnen. Die Order würde ihn dann anweisen, sich sofort unter Befehl des rangältesten englischen Offiziers zu stellen. Wenn aber die Dienste eines australischen Schiffs in entlegenen Gewässern verlangt werden, so muß die Zustimmung der Bundesregierung zu diesem Kommando eingeholt werden.

Erst spät hat die englische Admiralität ihren Widerstand gegen die Gründung lokaler Flotten der Kolonien aufgegeben. Zwar Kanada gegenüber war sie machtlos geblieben, aber gegenüber Australien und Neuseeland, die sich 1887 zu Geldbeiträgen verpflichtet hatten, hielt sie bis zum letzten Augenblick an ihren alten Politik fest. Wenn auf der Konferenz von 1907 Lord Tweedmouth den Kolonien mehr Entgegenkommen bewies, so zeigt doch die folgende Korrespondenz mit Australien, daß die Admiralität noch keineswegs die koloniale Auffassung völlig anerkannt hatte. Die Haltung der Admiralität ist nicht frei von Widersprüchen. Im Jahre 1906 lehnte sie das Creswellsche Programm ab, weil eine rein defensive Verteidigungspolitik allen Grundsätzen moderner Strategie widerspräche. Auf der Konferenz von 1907 fand der Plan einer australischen Flotille von Torpedo- und Unterseebooten die Billigung der Admiralität, während sie auf der letzten Konferenz von 1909 der kanadischen Regierung von dem Bau von Unterseebooten direkt abriet und es für notwendig hielt, daß die kolonialen Flotten durch einige Kreuzer vervollständigt würden. Noch stärkere Schwankungen fanden — wie oben gezeigt — in der Frage der Kontrolle über die koloniale Flotte statt. Erst auf der Konferenz von 1909 läßt sich ein entschiedener Umschwung in der Haltung der Admiralität und eine einheitliche, klare Politik der Londoner Regierung erkennen.

Schon die Reden auf der Preßkonferenz wiesen auf diese Wandlung hin.

Man war in London zu der Erkenntnis gekommen, daß die konstitutionellen Verhältnisse des Reichs sich nicht nach den strategischen Bedürfnissen zu richten hätten, sondern daß die wehrpolitische Organisation des Reichs seinen konstitutionellen Einrichtungen entsprechen müßte. „Wir können Ihnen unsere strategischen Ideen nicht aufzwingen", sagte Mr. McKenna auf der Preßkonferenz. Und das Memorandum, das Mr. McKenna der offiziellen Reichskonferenz vorlegte, wird zum ersten Male den konstitutionellen Verhältnissen der Kolonien völlig gerecht. Das Memorandum entwickelt zunächst den rein strategischen Standpunkt der Admiralität. „Wenn man das Problem der Reichsverteidigung zur See nur als ein Problem der maritimen Strategie betrachtete, so würde man finden, daß die stärkste Seemacht bei einer gegebenen Höhe finanzieller Aufwendungen dann zu erreichen wäre, wenn man eine einzige Flotte unterhielte und wenn die Einheitlichkeit der Ausbildung und des Kommandos gewahrt bliebe. Nach dem strategischen Ideal würde das Maximum der Seemacht erreicht sein, wenn alle Teile des Reichs, gemäß ihren Bedürfnissen und nach ihrer Leistungsfähigkeit, Geldbeiträge zur Unterhaltung der britischen Flotte leisteten". Aber man habe erkannt, daß die strategischen Gesichtspunkte bei der Beratung des Problems nicht allein maßgebend sein dürften. Die Verhältnisse der überseeischen Kolonien müßten je nach den besonderen Verhältnissen ihrer geographischen und politischen Lage und ihrer materiellen Entwicklung berücksichtigt werden. Zur Zeit ließe sich kaum ein vollständiger und endgültiger Plan aufstellen, aber wohl könnte man allgemeine Grundsätze formulieren, die bei der Gründung kolonialer Flotten maßgebend sein müßten.

Diese Grundsätze sind folgende: Eine Kolonie, die eine eigene Flotte begründen will, muß danach streben, eine bestimmte Flotteneinheit zu schaffen. Lokale Flotillen zu reinen Verteidigungszwecken, die aus Torpedo- und Unterseebooten bestehen, können im Kriegsfall unter gewissen Umständen die Operationen der Flotte unterstützen. Aber solche Flottillen können nicht auf hoher See operieren; sie können nicht den Schutz des Handels übernehmen und den Angriff feindlicher Kreuzer oder Geschwader verhindern. Die Operationen von Zerstörern und Torpedobooten sind notwendig auf die Küstengewässer beschränkt. Ihr Aktionsradius kann sich nicht weit von ihrem Stützpunkt entfernen, und es ist ferner sehr schwer, eine geeignete Bemannung für diese Schiffe zu finden und sie in dauernder Gefechtstüchtigkeit zu erhalten. Außerdem wäre ein Plan, der sich auf Torpedoboote beschränkt, keine gute Grundlage, um allmählich eine Flotte zu entwickeln, die eine strategische Einheit bilden solle und die zur Offensive wie zur Defensive geeignet wäre. Und solange eine Flotte, so groß sie immer sein mag, diese Bedingung nicht erfüllt, kann sie niemals den ihr gebührenden Platz in der Reichsmarine einnehmen, die sich strategisch über das ganze Gebiet der britischen Interessen verteilt.

Nach dem Memorandum von 1909 soll die koloniale Flotteneinheit mindestens aus einem Panzerkreuzer (vom „Indomitable"-Typ), 3 ungepanzerten Kreuzern („Bristols"), 6 Zerstörern und 3 Unterseebooten bestehen, wozu noch die notwendigen Depotschiffe usw. kommen. Eine solche Flotte, heißt es weiter, würde nicht nur zur Küstenverteidigung, sondern auch zum Schutz der Handelswege fähig sein und könnte es auch mit einem kleinen feindlichen Geschwader aufnehmen. Sie würde

2300 Offiziere und Mannschaften erfordern. Die Kosten für Bau und Armierung werden auf 3 700 000 £ geschätzt; die Kosten der Erhaltung, einschließlich Besoldung, Verzinsung und Amortisation würde jährlich etwa 600 000 £ betragen.

Da der Panzerkreuzer den wesentlichsten Teil der Flotte bildet, so sollte mit dessen Bau begonnen werden. Und zwar wird der Vorschlag gemacht, den vorher schon die „Times" ausgesprochen hatte, daß die „Dreadnoughts", die Neuseeland und Australien dem Mutterlande als Geschenk angeboten hätten, der Kolonialflotte einverleibt werden sollten.

In den Kolonien war dies „Dreadnought"-Geschenk allmählich unpopulär geworden, besonders in Australien; aber auch in Neuseeland sagte man sich, daß die schwerverschuldete Kolonie kaum einen Anlaß hätte, durch dies Geschenk der englischen Regierung zu ermöglichen, eventuell ihren nächsten Flottenetat herabzusetzen. Die neue Bestimmung der beiden kolonialen „Dreadnoughts" war zweifellos sehr geschickt. Die koloniale Flotte erhielt so ohne besondere Neuaufwendungen den Panzerkreuzer, den die Admiralität für notwendig hielt; freilich wagte die Admiralität nicht, Kanada, das sich zu dem „Dreadnought"-Geschenk nicht entschlossen hatte, die Kosten für ein solches Schiff zuzumuten. Dieses Schiff der „Indomitable"-Klasse sollte nach Möglichkeit mit Offizieren und Mannschaften aus der Kolonie besetzt werden; einstweilen könne England mit Offizieren und Mannschaften aushelfen. Solange sich das Schiff auf seiner Station befindet, solle es unter dem ausschließlichen Befehl der Kolonialregierung stehen, was seine Bewegungen und die allgemeinen Verwaltungsfragen betrifft; aber für Offiziere und Leute müssen dieselben disziplinarischen usw. Vorschriften gelten wie auf der englischen Flotte. Dasselbe solle auch für die übrigen Schiffe gelten. Zugleich mit der Gründung der Flotte wäre die Entwicklung von Gelegenheiten für ihre Reparatur, für die Ausbildung von Offizieren und Mannschaften, für Proviantierung usw. ins Auge zu fassen. Bei allen diesen Dingen sollten die speziellen Wünsche der kolonialen Regierungen berücksichtigt werden. Aber für den Schiffsbau selbst, die Armierung und Kriegsvorräte und ebenso für die Ausbildung und Disziplin in Kriegs- und Friedenszeiten müsse ein gemeinsamer Standard für das ganze Reich gelten. Wenn die Flotteneinheit einer Dominion als integrierender Teil der Reichsmarine gelten solle, so daß ein Austausch zwischen den einzelnen Teilen der Seestreitkräfte in erheblichem Umfange möglich würde, müsse die allgemeine Kriegstüchtigkeit überall gleich sein. Das wären die Vorbedingungen für die gegenseitige „Kooperation" und Unterstützung, die für die Gründung und Entwicklung einer lokalen Flotte im engen Zusammenhang mit der englischen Marine unentbehrlich sei. Ausdrücklich wird bemerkt, daß ein erfolgreiches Handeln im Kriegsfall auf der Einheitlichkeit des Kommandos und der Leitung beruhe, und es wird hinzugefügt, daß die Regierungen der Kolonien anerkannt hätten, daß die lokalen Flotten im Kriegsfall dem allgemeinen Befehl der Admiralität unterstellt werden sollten.

In welcher Form die kolonialen Regierungen diese Anerkennung ausgesprochen haben, wird nicht mitgeteilt.

Der augenblickliche Stand der Dinge ist etwa folgender: Der Standpunkt der kanadischen Regierung ist bekannt. Wofür man sich schließlich entscheiden wird, ist noch nicht abzusehen. Für Australien ist die Frage verfassungstheoretisch

vorläufig jedenfalls nicht gelöst. Auf der Reichskonferenz von 1909 ist es mit der Admiralität zu einer Vereinbarung gekommen, deren Grundlage wahrscheinlich die Vorschläge des vorletzten Premierministers, Mr. Fisher, über die versiegelten Ordres bildeten. Im Frieden und auf der australischen Station selbst stehen die australischen Schiffe unter der ausschließlichen Kontrolle des Commonwealth; nur daß die Dienstvorschriften und die Disziplin der englischen Flotte für die australischen Offiziere und Seeleute maßgebend sein sollen. Sind die Schiffe mit englischen Schiffen zusammen, so übernimmt der jeweilige rangälteste Offizier das Kommando über das Ganze. Wenn die Regierung des Commonwealth im Kriegsfall die australische Flotte zur Verfügung der Admiralität stellt, so tritt sie unter das Kommando des englischen Oberbefehlshabers. Die Stärke der australischen Flotte wurde nach dem Memorandum der Admiralität angenommen: 1 Panzerkreuzer („Indomitable"), 3 ungepanzerte Kreuzer („Bristols"), 6 Zerstörer („River"-Klasse) und 3 Unterseeboote (C-Klasse). Die Kosten werden auf 600 000 £ jährlich berechnet oder genauer, da die Besoldung sich nach den höheren Löhnen in Australien richten muß und da ferner die Kosten des Ausbildungswesens und sonstiger Einrichtungen zu berücksichtigen sind, auf 750 000 £. Die englische Regierung wird dazu jährlich 250 000 £ zuschießen, bis Australien imstande ist, die ganzen Kosten zu tragen. Die jährliche Zahlung der Kolonien von 200 000 £ an die Admiralität dauert fort, bis die neue australische Flotte das jetzige australische Geschwader ablösen kann. Wenn die australische Flotte fertig ist, sollen die Werften von Sydney der australischen Regierung kostenlos überlassen werden, mit der Verpflichtung, sie zu erhalten. Der Panzerkreuzer soll alsbald in Bau gegeben werden, und die übrigen Schiffe zeitig genug, so daß die ganze Flotte etwa in 2½ Jahren vollendet wäre.

Neuseeland hat auf der Konferenz von 1909 wie auch früher eine untergeordnete Rolle gespielt. Erst in der allerjüngsten Zeit machen sich auch hier dezentralisierende Tendenzen geltend. Der Premierminister Sir Josef Ward, der der Reichskonferenz persönlich beiwohnte, ist ein Vertreter des alten kolonialen Standpunktes, im Gegensatz zu den nationalen Bestrebungen Kanadas und Australiens. Er sympathiesierte nicht mit dem Plan Australiens, eine eigene Flotteneinheit zu schaffen, sondern vertrat die Idee einer einzigen Reichsflotte, zu der die Kolonien entweder in Geld oder in Schiffen beisteuern sollten, deren Kontrolle aber allein der Admiralität zufiele. Der Gedanke, daß die Seeinteressen Neuseelands in Zukunft nicht mehr durch die englische Flotte, sondern durch das australische Geschwader vertreten sein sollten, fand nicht seinen Beifall, denn zwischen beiden Kolonien besteht seit alters eine gewisse Rivalität. Sir Josef Ward wünschte vielmehr, daß ein Teil des neuen Chinageschwaders (s. Seite 17), dessen Panzerkreuzer Neuseeland schenkt, etwa zwei „Bristol"-Kreuzer, drei Zerstörer und zwei Unterseeboote, in Friedenszeiten von der Station detachiert und in neuseeländischen Gewässern stationiert werden sollten. Diese Schiffe sollten nach Möglichkeit mit Neuseeländern bemannt werden; die Besoldung müßte daher der Höhe der in Neuseeland üblichen Löhne angepaßt sein. Das bisherige Abkommen, das England nicht allein mit Australien, sondern auch mit Neuseeland geschlossen hatte, sollte nach seinem Ablauf (1913) nicht erneuert werden. Neuseeland wollte seinen bisherigen Geldbeitrag von

100 000 £ weiter zahlen, und aus dieser Summe sollte die Differenz der Besoldung für neuseeländische Seeleute bestritten werden. Die Admiralität erklärte sich mit diesen Wünschen einverstanden.

Die Vertreter der südafrikanischen Kolonien nahmen an diesen Verhandlungen und Vereinbarungen nicht teil. Dort besteht noch keinerlei Bewegung für eine eigene Flotte; der eigentliche Grund für die passive Haltung der Minister lag aber daran, daß in allen Wehrfragen nur die künftige Regierung der Südafrikanischen Union zuständig sein wird, deren Entscheidungen sie nicht vorgreifen wollten. Das kleine Neufundland ließ es bei den früheren Abmachungen bewenden.

Die Bundesregierungen von Kanada und Australien haben in dem letzten Herbst ihren Parlamenten Gesetzentwürfe vorgelegt, um die Beschlüsse der Reichskonferenz zu verwirklichen; die australische Defence Bill ist bereits vom Bundesparlament angenommen worden.

Der nächste wichtige Punkt war die Dislokation und Organisation der kolonialen Flotten. Die Admiralität hatte gewünscht, ihren ganzen Bestand in den Pacifik zu verlegen und eine pazifische Station mit vier Flotteneinheiten zu schaffen: der ostindischen, der australischen, der chinesischen und der kanadischen. Dies wurde durch die ablehnende Haltung der kanadischen Regierung unmöglich, die weder den Panzerkreuzer beisteuern wollte noch geneigt war, ihre Flotte als einen integrierenden Bestandteil der pazifischen Station und damit der englischen Flotte gelten zu lassen. Die neue pazifische Flotte wird also nur aus drei Einheiten bestehen: der australischen, der chinesischen und der ostindischen. Jede dieser drei Einheiten soll gleich stark und ebenso zusammengesetzt sein, wie die australische. Der von Neuseeland versprochene Panzerkreuzer wird das Flaggschiff der China-Station, der australische das Flaggschiff der australischen Flotteneinheit. Die Begründung dieser neuen pazifischen Flotte entspricht nicht nur den Wünschen der Australier und Neuseeländer, die englische Flagge ständig in den pazifischen Gewässern zu sehen, sondern auch den Forderungen englischer Kritiker, wie Lord Charles Beresford, die der Admiralität vorwerfen, daß sie seit ihrer Konzentrierungspolitik den Schutz der Handelsstraßen vernachlässigt hätte, und zu diesem Zwecke eine Anzahl von Kreuzern fordern, allerdings in bedeutend größerer Zahl, als die pazifische Flotte aufweisen wird.

Von den drei Geschwadern werden zwei, das ostindische und das chinesische, unter der ausschließlichen Kontrolle der Admiralität stehen, während das australische, wie bereits erwähnt ist, in Friedenszeiten unter der Kontrolle des Commonwealth bleibt. Die Flotte wird im ganzen 39 Schiffe zählen: 3 „Indomitables", 9 „Bristol"-Kreuzer, 18 Zerstörer und 9 Unterseeboote. Für eine geraume Zeit werden die Anfänge der kanadischen, und auch der australischen Flotte sich recht bescheiden gestalten. Man ist sich immerhin bewußt, die erste Grundlage für eine ziemlich ferne Zukunft zu legen, und es mag bemerkt werden, daß ein Mitarbeiter der „Westminster Gazette" bereits das Ideal aufstellt, daß die britische Macht im Pacifik dereinst ganz an Kanada, Australien und Neuseeland übergehen und daß die drei Kolonien einen zweiten Zwei-Mächte-Standard in nichteuropäischen Gewässern aufstellen müßten.

Für die verfassungstheoretische Seite der Frage ist noch folgende Erörterung von Interesse. Ein Mitarbeiter der „Westminster Gazette" (in der Nummer

vom 8. November 1909) hat das verfassungstheoretische Problem bis in seine letzten Konsequenzen verfolgt. Die britischen Kolonien, sagt er, werden in Zukunft ihre eigenen Heere und Flotten haben, aber sie besitzen keine diplomatischen Vertretungen im Auslande. Ihre auswärtige Politik wird durch das Foreign Office in London kontrolliert, und solange das der Fall ist, kann das Ausland sie nur als britische Kolonien behandeln. Das Ausland kennt nur die britische Flagge und erkennt nur diese an. Über die Flaggenfrage ist in der Tat verhandelt worden. Das Blaubuch über die Konferenz von 1909 erwähnt kurz, daß zwischen der Admiralität und den Vertretern von Kanada darüber beraten worden sei; man sei übereingekommen, daß die Admiralität die Frage in Erwägung ziehen und später ihre Ansichten darüber der kanadischen Regierung mitteilen würde. Auf der Konferenz von 1907 bemerkte Lord Tweedmouth bei der Beratung über die Flottille von Unterseebooten: sie würden vermutlich die englische Kriegsflagge mit einem besonderen Abzeichen führen, etwa dem südlichen Kreuz für Australien. Darauf erwiderte Mr. Deakin: „Wir führen den Unionjack mit dem südlichen Kreuz." (Verhandlung vom 8. Mai; Blaubuch S. 470.) Nun sagt der Mitarbeiter der „Westminster Gazette", das Ausland wäre im Kriegsfall vollauf berechtigt zu tun, was Lord Palmerston gegenüber der deutschen Flotte von 1848 zu tun drohte; es würde jede besondere Flagge eines kolonialen Kriegschiffs als Piratenflagge behandeln dürfen. Wie könnte sonst, fährt er fort, eine europäische oder asiatische Macht, die mit England in Frieden lebt, aber mit der australischen Regierung über irgend eine lokale Angelegenheit im Pacifik in Differenzen geraten ist, sicher sein, daß die englische Regierung imstande wäre, Australien an einer plötzlichen feindlichen Aktion zu verhindern? Man setze den Fall, daß ein australischer Heißsporn, der nur den Befehlen der australischen Bundesregierung untersteht, die australische Flotte kommandierte, daß die öffentliche Meinung Australiens sich in hochgradiger Aufregung befände und daß ein paar Kriegschiffe der fremden Macht in australischen Häfen lägen: damit wäre die Möglichkeit eines Konfliktes gegeben, den die englische Regierung nicht verhindern und wo ihre Einmischung die Losreißung der Kolonie von England zur Folge haben könnte.

Die Logik dieses Arguments ist kaum zu bestreiten. Nach einer Meldung der „Daily News" vom Anfang Dezember hat Sir Wilfrid Laurier Verhandlungen mit dem Londoner Kolonialamt eröffnet, um für Kanada das neue Recht zu erwerben, eigene diplomatische Agenten im Ausland, zunächst bei den Vereinigten Staaten zu unterhalten. Diese Forderung, deren scharf dezentralistische, wenn nicht zentrifugale Tendenz in die Augen springt, soll allerdings nach neueren Nachrichten wieder zurückgezogen sein. Es ist keine Frage, daß wenn die kolonialen Flotten geschaffen sind und sich kräftig entwickeln, das konstitutionelle Problem der Beziehungen zwischen Mutterland und Kolonien eine Lösung verlangen wird. In der Zeit des Burenkrieges hatte Sir Wilfrid Laurier, nach England gewendet, gesagt: „Wenn ihr unsere Unterstützung fordert, so müßt ihr uns in eueren Rat berufen." Seit dem Beginn der imperialistischen Bewegung hat man sich mit dem verfassungspolitischen Problem beschäftigt, wie die autonomen Kolonien eine politische Vertretung in Reichsangelegenheiten erhalten könnten. Sollen die Kolonien auf einen Teil ihrer verfassungsmäßigen Rechte verzichten — und ein Verzicht auf die absolute Kontrolle

über ihre Flotte fiele darunter —, so werden sie einen Einfluß auf die politische Leitung der Reichsangelegenheiten beanspruchen. Solange die konstitutionellen Beziehungen der Kolonien zu dem Mutterlande unverändert bleiben, ist dies Problem unlösbar. Der neue Zustand, der durch das Erwachen eines selbständigen Nationalitätsbewußtseins in den Kolonien entstanden ist, hat bisher keinen staatsrechtlichen Ausdruck gefunden. Die theoretischen Verfassungskonstruktionen*) der letzten Jahre haben keine Lösung gebracht. Auch auf der Reichspreßkonferenz sind diese Dinge in Verbindung mit der Flottenfrage erörtert worden. Ein englischer Journalist machte den Vorschlag, daß die Kolonien in der Admiralität Sitz und Stimme erhalten sollten. Das scheint zur Zeit ebenso unausführbar, wie daß den Kolonien ein Einfluß auf die Leitung der auswärtigen Politik Englands eingeräumt werden sollte. Denn wenn auch bei den letzten Verhandlungen zwischen England und den Vereinigten Staaten über die amerikanisch-kanadischen Fischereifragen Vertreter von Kanada zugezogen worden sind, so würde doch das Foreign Office die Einmischung der Kolonien in europäischen Fragen, wovon man dort notorisch höchst unzulängliche Vorstellungen hat, für lange Zeit aufs entschiedenste ablehnen müssen. Den einzigen praktisch durchführbaren Gedanken hat Lord Esher, der Begründer des Imperial Defence Comittee, auf der Preßkonferenz ausgesprochen, daß nämlich in späterer Zeit Vertreter der Kolonien alljährlich regelmäßig an den Verhandlungen dieser rein beratenden Behörde teilnehmen sollten, um über die Fragen der Reichsverteidigung zu konferieren. Dazu wäre keine Verfassungsänderung notwendig. Die Befugnisse der exekutiven Gewalt des Mutterlandes wie der Kolonien blieben ungeschmälert; die Elastizität der konstitutionellen Methode entspräche dem politischen Genius der Engländer mehr als Verfassungskonstruktionen, und man überließe die weitere Entwicklung den praktischen Bedürfnissen der Zukunft. Der Mangel klarer verfassungspolitischer Definitionen wurde auch jetzt wieder durch Schlagworte ersetzt, die immerhin den Stimmungsgehalt charakteristisch wiedergeben. Am besten drückte es Lord Charles Beresford durch die Phrase aus: „Fünf Nationen — fünf Flotten — eine Marine" (five nations — five fleets — one navy).

Die militärischen Fragen.

Die militärischen Fragen, die die Konferenz von 1909, und vorher schon die von 1907 beschäftigt haben, knüpfen an die englischen Heeresreformen an. Die Reorganisation des Kriegsamts war noch, gemäß den Vorschlägen der Esher-Kommission, unter der Balfourschen Regierung durchgeführt worden, aber deren Versuche, das Heer selbst zu reorganisieren, scheiterten. Erst nach dem Regierungswechsel, als Mr. Haldane das Kriegsamt übernahm, ist eine wirkliche Heeresreform erfolgt. Jetzt besteht das englische Heer aus zwei Teilen mit verschiedenen Funktionen: der regulären, in alter Weise angeworbenen Berufsarmee mit langjähriger Dienstzeit, und der Territorialarmee mit kurzer Ausbildungs- und Dienstzeit, die auf dem Prinzip des freiwilligen Dienstes beruht. Das Berufsheer ist zum überseeischen Dienst verpflichtet; es stellt die Garnisonen in den Kolonien und dient als schnell mobilisierbares Expeditionskorps, ist also im wesentlichen eine Offensivwaffe. Die Aufgabe der

*) Vgl. „Marine-Rundschau", 1907, Heft 7.



Territorialarmee dagegen ist die Verteidigung des Vereinigten Königreichs; zum überseeischen Dienst ist sie nicht verpflichtet. Die Territorialarmee, die aus den Volunteers hervorgegangen ist, ist ganz und gar das Werk Mr. Haldanes. Der liberale Kriegssekretär hat aber auch die Reorganisation der regulären Armee wesentlich gefördert; er hat namentlich durch die Umwandlung der Miliz in eine Spezialreserve dem Expeditionskorps die notwendige Zweite Reserve gegeben, denn die eigentliche Reserve reicht bei der langfristigen Dienstzeit zu seiner Ergänzung im Kriegsfall bei weitem nicht aus. In zweiter Linie kommt zur Ergänzung sowohl des Expeditionskorps als der Spezialreserve die Territorialarmee in Betracht. Im Kriegsfall würde sich stets ein beträchtlicher Teil freiwillig zu überseeischem Dienst melden, und es ist jetzt auch gesetzlich vorgesehen, daß ganze Truppeneinheiten der Territorialarmee sich dazu melden können. Im Anschluß an diese zweite Linie plant Mr. Haldane noch drei weitere Reserven zu bilden: 1. die Territorialreserve aus Leuten, die in der Territorialarmee gedient haben, und die schließlich 100 000 Mann betragen soll, 2. eine Technische Reserve aus Ärzten, Ingenieuren, Automobilbesitzern, Tierärzten u. dergl., die nicht gedient haben müssen, und 3. eine Veteranenreserve aus Offizieren und Leuten, die in irgend einer Truppe gedient haben, die schon in das Zivilverhältnis übergetreten sind, aber sich im Kriegsfall noch nützlich betätigen könnten. — Um die Ergänzung des Expeditionskorps durch Spezialreserve und Territorialarmee zu erleichtern, muß eine möglichst vollständige Gleichmäßigkeit in der Organisation, Ausbildung, Bewaffnung usw. bei allen Heeresteilen erzielt werden — eine Aufgabe, die z. B. in der Bewaffnung noch nicht erfüllt ist. Allein die Absicht besteht, und die Planmäßigkeit und Konsequenz, mit der alle diese Reformen durchgeführt sind, zeigt eine neue Epoche in der englischen Heeresverwaltung an. Unter Mr. Haldanes Verwaltung hat auch im Jahre 1906 der Generalstab, der nach dem Burenkrieg in provisorischer Form gegründet worden war, seine endgültige Gestalt erhalten.

Der Plan Mr. Haldanes ging nun weiter dahin, diese neue militärische Organisation auf das ganze britische Reich auszudehnen. Dafür mußten die Regierungen der autonomen Kolonien gewonnen werden. In England hatte man aus dem Burenkriege die Lehre gezogen, daß die Schlagfertigkeit des Heeres nur durch systematische Arbeit im Frieden erreicht werden kann, und es galt jetzt, auch die Kolonien von dieser Notwendigkeit zu überzeugen. Kanada hatte seit dem Burenkrieg aus eigenem Antrieb viel für die Entwicklung seiner Miliz getan, und zwar in enger Fühlung mit der Reichsverteidigungskommission und mit Hilfe englischer Generale. General Lord Dundonald, der den Burenkrieg mitgemacht hatte, befehligte von 1902 bis 1904 die kanadische Miliz, und das neue kanadische Milizgesetz von 1904 ist mit auf seine Anregung zustande gekommen. Die kanadische Miliz (neben der eine kleine permanente Truppe von 5000 Mann besteht) hatte vorher eine nominelle Stärke von 40 000 Mann, war aber tatsächlich erheblich schwächer. In den Jahren 1902 und 1903 hatte nur ein Teil davon überhaupt eine Ausbildung erhalten, und diese Ausbildung genügte ganz und gar nicht für die Anforderungen eines modernen Krieges. Das Gesetz von 1904 erhöhte die Kriegsstärke der Miliz auf 100 000 Mann. Die Truppeneinheiten wurden in der Kriegsstärke der englischen regulären Armee organisiert. Jede Einheit erhielt an Ort und Stelle ihre Magazine mit allen Kriegs-

bedürfnissen, die früher zentralisiert gewesen waren. Die Miliz selbst und jede Truppeneinheit zerfällt in zwei Klassen. In jeder Kompagnie z. B. werden alle Offiziere und Unteroffiziere, aber nur ein Drittel der Mannschaften ausgebildet. Der Rest von zwei Dritteln wird nur im Kriegsfall ausgehoben. Die wirtschaftlichen Bedürfnisse der jungen Kolonie gestatten nur einem kleinen Bruchteil der Bevölkerung, die Zeit für die kurze Ausbildung von 12 Tagen jährlich (für Mannschaften) aufzubringen. Man nimmt aber an, daß die Ausbildung der Offiziere und Unteroffiziere und eines Drittels der Mannschaft ausreichen würde, um sich den Rest, der sich in Schützenvereinen eine gewisse Übung im Schießen erworben haben soll, in verhältnismäßig kurzer Zeit militärisch zu assimilieren. Außerdem ist ein elementarer Drill in allen Volksschulen („Kadettenkorps") eingeführt. Für Offiziere und Unteroffiziere sind besondere Ausbildungskurse vorgesehen.

Dies war der erste Fall, wo eine Kolonie, wenigstens in der Organisation der Truppenteile, das englische Muster einführte. Der kanadische Verteidigungsminister war in London gewesen, und der ganze Reorganisationsplan der Miliz war in der Reichsverteidigungskommission beraten worden. Sonst bestehen in den Milizen der Kolonien die größten Abweichungen in der Organisation der Truppeneinheiten, ihrer Kriegsstärke, in der Bewaffnung, Verwaltung usw. Was nun Mr. Haldane zu erreichen suchte, war eine möglichst vollständige Gleichheit der Organisation, Ausbildung, Bewaffnung, Disziplin usw. der gesamten Streitkräfte des Reichs. Das Schlagwort lautete: „Standardisation" aller Truppen. Seinem Plan lag die Überzeugung zugrunde, daß die Kolonien im Fall der Not, wie sie es ja im Burenkrieg getan hatten, dem Mutterlande zu Hilfe kommen würden: dann sollten ohne Schwierigkeiten und ohne Reibungen die kolonialen Kontingente, eventuell in vollständigen Truppeneinheiten, in die englischen Formationen eingereiht werden können.

Diese Dinge sind schon auf der Konferenz von 1907 ausführlich erörtert worden. Die Vertreter der Kolonien gingen bereitwillig auf den Gedanken ein. Konstitutionelle Bedenken lagen hier nicht vor, da das Kriegsamt auf jede zentralistische Kontrolle verzichtete, eine durchaus freiwillige Kooperation der Kolonien voraussetzte und als das nächste Ziel nur die Einheitlichkeit der militärischen Einrichtungen hinstellte. Auf der Kolonialkonferenz von 1902 hatte das Kriegsamt noch einen Versuch gemacht, die Nachwirkungen der Kriegsbegeisterung für den Plan zu benutzen, daß die Kolonien einen Teil ihrer Miliz zu einem Expeditionskorps nach dem Muster der englischen regulären Armee ausbilden und so den Grund zu einem Reichsheer unter zentralistischer Leitung legen sollten. Allein darauf gingen die kolonialen Minister nicht ein. Der Vertreter von Kanada erhob konstitutionelle Bedenken, der von Neuseeland wandte ein, daß in seinem Lande der Widerwille gegen ein stehendes Heer unüberwindlich sei. Auf der Konferenz von 1907 hatte die englische Regierung alle zentralistischen Tendenzen aufgegeben. Mr. Haldane erklärte ausdrücklich, daß die Stellung der kolonialen Milizen genau dieselbe sei, wie die der englischen Territorialarmee, und daß es ganz in dem freien Entschluß der Kolonialregierungen stände, ob sie dem Mutterlande im Kriegsfalle Truppen zur Verfügung stellen wollten.

Auf der Reichskonferenz von 1909 und in der englischen Presse ist das neue Schlagwort von einer „Reichsarmee" viel gebraucht worden. Ein staatsrechtlicher

Begriff ist das, wenigstens vorläufig, nicht. Wenn man auch zusammenfassend von den Streitkräften der Krone sprechen darf, so stehen doch die kanadischen, australischen und neuseeländischen Milizen nur unter den Befehlen ihrer eigenen Regierungen und nicht unter dem Befehl irgend einer Reichsbehörde. Auch zeigt sich deutlich, daß jede Kolonie entschlossen ist, ihre eigenen Wege zu gehen. Auf der Preßkonferenz beantragte ein Australier eine Resolution, daß die Konferenz eine allgemeine, systematische militärische Ausbildung der gesamten männlichen Bevölkerung befürworte. Ein kanadischer Vertreter widersprach sehr entschieden, und die Resolution wurde zurückgezogen.

In Australien sind seit dem Herbst 1908 drei Gesetzentwürfe zur Landesverteidigung dem Bundesparlament vorgelegt worden. Das erste stammt von Mr. Deakin, das zweite von Mr. Fisher, das jetzige wieder von Mr. Deakin. Der Sturz der beiden Ministerien Deakin und Fisher verhinderte die Verabschiedung der beiden ersten Gesetzentwürfe, zwischen denen nur unwesentliche Unterschiede bestanden. Aber als nun Mr. Deakin in diesem Sommer sein Bündnis mit der Arbeiterpartei löste und sich mit der antisozialistischen Partei verband, mit der er sein jetziges Kabinet gebildet hat, mußte er mit den Anhängern des alten Volunteer-Systems ein Kompromiß schließen. Der neue Gesetzentwurf trägt die Zeichen dieses Kompromisses und steht in einigem Gegensatz zu der Erklärung des Premierministers, daß seine Annahme allein den drohenden Ruin von Australien abwenden könnte. Bei der Begründung dieses Entwurfs wurde ausdrücklich auf die Gefahren hingewiesen, die sich aus der Machtstellung Japans ergäben, und nur die Furcht vor der gelben Gefahr konnte die alte angelsächsische Abneigung gegen alles, was nach allgemeiner Wehrpflicht aussieht, überwinden. Außerdem mußte man ebenso wie in Kanada mit den wirtschaftlichen Schwierigkeiten rechnen, die in der menschenarmen Kolonie die Bildung einer starken Miliz erschweren.

Nach der neuen Deakinschen Vorlage beschränkt sich die Pflicht zur militärischen Ausbildung auf die Lebensalter, wo der wirtschaftliche Erwerb noch keine oder eine verhältnismäßig geringe Rolle spielt. Jungen von 12 bis 14 Jahren (junior Cadets) müssen 96 Stunden im Jahre exerzieren; senior Cadets (vom 15. bis 18. Jahre) 120 Stunden. Vom 18. bis 20. Jahre gehört man der Bürgerarmee (Citizen forces) an und hat 16 volle Tage oder 96 Stunden im Jahre Dienst zu tun; Artilleristen, Pioniere und Seeleute 26 Tage. Mit vollendetem 20. Jahre tritt man in die Reserve ein und hat 6 Jahre lang nur jährlich einmal zu einer Musterung zu erscheinen. Man kann aber auch in die Miliz eintreten (12 Tage Dienst im Jahr), und es wird gehofft, daß die besseren Elemente das tun werden. Die Miliz beziffert sich gegenwärtig auf 15 321 Mann; dazu kommen 1328 reguläre Soldaten [permanent forces] und 4926 Volunteers; die Schützenvereine mit 45 293 Mitgliedern werden auch als zum australischen Heere gehörend betrachtet. Die australische Presse rechnete aus, daß der Commonwealth nach dem Deakinschen Plane auf eine Bürgerarmee von 260 000 Mann und eine Reserve von 115 000 Mann rechnen könne.

Der Gesetzentwurf des Arbeiterkabinetts Fisher hatte etwas höhere Anforderungen gestellt. Danach sollte jeder vom 18. bis 20. Jahre 16 Tage hintereinander im Lager und ferner 12 Halbtage- und 24 Nachtübungen absolvieren; dieselben Leistungen

sollten für das 20. bis 21. Jahr gelten, mit Herabsetzung der Übungen im Lager auf 7 Tage; und ebenfalls 7 Tage im Lager vom 21. bis 30. Jahr. Die australische National Defence League, die ein radikaleres Programm der allgemeinen Wehrpflicht vertritt, fordert dagegen: im 18. Jahre 60 Tage hintereinander Rekrutenausbildung im Lager (allermindestens 42 Tage) und 5 Tage Exerzierdienst; dann bis zum 26. Jahre mindestens 7 Tage Dienst im Lager und 5 Tage Exerzieren; Ausdehnung der Reserve bis zum 40. Jahre. Dies gilt für die Infanterie; für die anderen Waffen werden höhere Anforderungen gestellt. — Der Kompromißcharakter der Deakinschen Vorlage zeigte sich besonders auch darin, daß die nächsten zwei Jahre auf allgemeine Vorbereitungen — Anschaffung von Waffen und Ausrüstung, Ausbildung von Instruktionsoffizieren usw. — verwendet werden sollen und daß im Jahre 1911 die Ausbildung der Zwölfjährigen und im Jahre 1912 die der Achtzehnjährigen beginnen soll.

Der Reichskonferenz von 1909 wurde eine Denkschrift des Kriegsamts vorgelegt, die die neuen Pläne entwickelte. Darin wird anerkannt, daß die Kolonien in den letzten Jahren Fortschritte in ihren Maßregeln zur Landesverteidigung gemacht haben. Aber in einer Beziehung sei man nicht vorwärts gekommen; es fehle noch an jedem Organisationsplan, um anderen Teilen des Reichs im Notfall Beistand zu leisten. Die Zeit sei gekommen, diese wichtige Frage in Erwägung zu ziehen. Denn wenn man erst nach dem Ausbruch von Feindseligkeiten entsprechende Organisationen improvisieren wolle, so würde sich der Wert des Beistandes erheblich vermindern. Die Denkschrift mutet den Kolonien nicht zu, bindende Verpflichtungen einzugehen, umsoweniger als die kolonialen Regierungen nach ihren Landesgesetzen nicht berechtigt sind, militärische Streitkräfte im Interesse der Reichsinteressen außer Landes zu verwenden. Die Organisation der kolonialen Milizen ist durchaus auf die Landesverteidigung selbst berechnet. Aber es wird die Hoffnung ausgesprochen, daß die Kolonien ihre Milizen so organisieren werden, daß sie nach ihrem Willen und Vermögen an der Verteidigung des Reichs als eines Ganzen teilnehmen können und daß es möglich sein werde, einen Teil davon außerhalb des Landes zu verwenden, und zwar ohne Aufschub und ohne Dislokationsveränderungen der Truppen. So können z. B. Australien und Neuseeland nach ihrer geographischen Lage Truppen zur Verstärkung Indiens oder der Hafengarnisonen in asiatischen Gewässern entsenden, wenn der Transport von Truppen aus England durch das Mittelländische Meer unsicher geworden wäre. Die Südafrikanische Union könne Truppen nach anderen Teilen Afrikas schicken. Kanada wäre in der besten Lage zu helfen, wenn die Gefahr „nearer home“ ausbräche, oder könne Australien verstärken. Je mehr das Reich an Kraft zunähme, desto eher würde es zweifellos möglich sein, die militärische Verantwortung und die Aktionssphäre der einzelnen Reichsteile klarer zu bestimmen; aber die Basis eines gesunden Systems der militärischen Reichsorganisation müßte von Anfang so gelegt sein, daß sie die Voraussetzung für die Entwicklung eines solchen Ideals bilden könnte.

Die Denkschrift entwickelt nun einen Plan für die gleichmäßige Organisation. Die Truppeneinheiten müssen überall dieselben und von gleicher Stärke sein; die Ausbildung müsse nach denselben Gesichtspunkten erfolgen; Intendantur, Transport-

wesen, Sanitäts- und Veterinärwesen müssen völlig homogen sein. Die militärische Organisation der Kolonien sollte sich in jeder Beziehung völlig nach der des Mutterlandes richten; die neue englische Felddienst-Ordnung und die Exerzier- und Manöverordnung werden als Muster empfohlen. Die Denkschrift geht ganz ausdrücklich von dem Standpunkt aus, daß die Kolonien imstande sein sollen, vollständige Truppeneinheiten und Formationen, als Teile einer homogenen Reichsarmee, für eine kombinierte überseeische Unternehmung zu stellen. Den Vertretern der Kolonien werden folgende Fragen vorgelegt: 1. Ist jeder Teil des Reichs bereit, seine Vorbereitungen so zu treffen, daß, wenn er die Absicht dazu hat, er seinen Anteil an der allgemeinen Reichsverteidigung übernehmen kann? 2. Soll die Kriegsstärke der Einheiten der kolonialen Truppen nach Möglichkeit den Verhältnissen der englischen regulären Armee angepaßt werden? 3. Wollen die Kolonien es übernehmen, ihre Streitkräfte so zu organisieren, daß sie imstande wären, sie in ihrer vollen Kriegsstärke für ein gemeinsames Ziel der Reichspolitik zu mobilisieren? 4. Wollen die Kolonien, soweit es möglich ist, die Felddienst-Ordnung und Ausbildungsvorschriften der englischen regulären Armee als Basis für Organisation, Verwaltung und Ausbildung annehmen? 5. Sind die Kolonien bereit, soweit es möglich ist, die englischen Muster in Bewaffnung, Ausrüstung und Kriegsbedarf anzunehmen?

Der ganze Plan zeigt aufs deutlichste, wie weit die Wünsche und Hoffnungen des Kriegsamts gehen. Die Systematik der Haldaneschen Militärpolitik steht im denkbar größten Gegensatz zu den Zuständen vor dem Burenkriege; und charakteristisch ist, wie bei der vollsten Anerkennung der konstitutionellen Rechte der Kolonien, denen die Entscheidung über die Entsendung von Truppenkontingenten zu Reichszwecken ganz überlassen bleibt, doch mit aller Konsequenz auf die Bildung einer homogenen Reichsarmee hingearbeitet wird. Die Konferenz hat in der Tat die Resolution angenommen, „daß jeder Teil des Reichs willens ist, seine Vorbereitungen auf einer Basis zu treffen, die es ermöglicht, wenn man sich dazu entschließen sollte, seinen Anteil an der allgemeinen Reichsverteidigung zu übernehmen".

Die Denkschrift des Kriegsamts geht nun zu der Entwicklung eines Reichsgeneralstabes über. Schon im Oktober 1908 hatte die englische Regierung den Kolonien bestimmte Vorschläge darüber gemacht, und die Vorschläge wurden im Prinzip angenommen. Die Verhältnisse in den Kolonien waren in dieser Hinsicht sowohl untereinander als von denen des Mutterlandes so verschieden, daß Vorschläge von seiten der Kolonien gewünscht wurden. Es handelte sich vor allem um die Ausbildung von Generalstabsoffizieren. Das Kriegsamt regte die Gründung von Militärakademien in den Kolonien an. Für die Zukunft wird ein Austausch von Generalstabsoffizieren in Aussicht genommen. Vorläufig würde England den Kolonien mit Generalstabsoffizieren aushelfen müssen, denn bevor eine gleichmäßige Organisation des Generalstabes über das ganze Reich verbreitet ist, werde ein Austausch von Offizieren wenig nützen. Die Zweckmäßigkeit des Offizieraustausches leuchtete den Vertretern der Kolonien völlig ein. Schwierigkeiten machten nur einige nebensächliche Dinge, wie die verschiedene Besoldung in England und in den Kolonien und die Frage, welche Stelle die Auswahl der Austauschoffiziere treffen sollte. Hier mußte wieder auf die Empfindlichkeit des kolonialen Selbstbewußtseins Rücksicht genommen werden.

Schon auf der Konferenz von 1907 hatte Mr. Haldane den Kolonialregierungen das Recht der Mitentscheidung zugestanden.

Der Reichsgeneralstab ist in nuce Anfang 1909 ins Leben getreten. Die Konferenz beschloß, daß die Generalstabsoffiziere, die in den verschiedenen Teilen des Reichs Dienst tun, sämtlich Mitglieder des Imperial General Staff sein sollen. Mr. Haldane hatte schon auf der Konferenz von 1907 betont, daß dieser Reichsgeneralstab keine exekutive Macht ausüben, sondern lediglich beratende Funktionen haben würde. In den Kolonien, wo nicht genug Offiziere mit der Qualifikation für den Generalstabsdienst vorhanden sind, soll zunächst das Hauptquartier des lokalen Generalstabes vervollständigt werden und dann will man erst allmählich die Stäbe in den einzelnen Distrikten mit qualifizierten Offizieren besetzen. Diese lokalen Hauptquartiere haben die Aufgabe, in Verbindung mit dem Chef des Reichsgeneralstabes — zum ersten Chef ist der General Sir W. G. Nicholson ernannt worden — die vorkommenden strategischen Probleme der betreffenden Kolonie zu studieren.

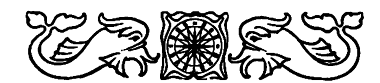
Es ist ohne weiteres klar, daß die Früchte der Wehrpolitik, die auf der Reichskonferenz von 1909 eingeleitet worden ist, nur langsam reifen können; auf der Preßkonferenz wurde gesagt, daß man mit einer Entwicklungszeit von mindestens 20 Jahren rechnen müsse. Aber es ist ein weitsichtiger und zweifellos ein großartiger Plan. Die Lösung der militärischen Frage soll, da ja die kolonialen Milizen bereits vorhanden sind, alsbald in Angriff genommen werden. In diesem Jahre wird Lord Kitchener nach Australien und Neuseeland und Sir John French nach Kanada gehen, um die militärische Organisation der Kolonien nach englischem Muster in die Wege zu leiten.

Auch bei diesen Organisationsplänen der englischen Regierung läßt sich das parteipolitische Motiv nicht verkennen. Bei den englischen Unionisten hat infolge der Agitation von Lord Roberts der Gedanke der allgemeinen Wehrpflicht einen gewissen Anklang gefunden. Die liberale Regierung sah sich also veranlaßt, ein alternatives Programm aufzustellen, und sie hoffte, für das Problem der Reichsverteidigung durch Heranziehung der Kolonien eine Lösung zu finden, die die allgemeine Wehrpflicht für England überflüssig machte. Es ist auch keine Frage, daß wenn eine konservative Regierung in England ans Ruder kommt, sie auf diesem Wege weiter arbeiten wird; die liberale Regierung hat dadurch, daß sie den Anfang gemacht hat, die Bahn für die nächste Entwicklung vorgezeichnet.

Auch die Organisation der militärischen Streitkräfte der Kronkolonien hat die englische Regierung ins Auge gefaßt. Das 1907 neu begründete militärische Amt eines Oberstkommandierenden der Streitkräfte im Mittelmeer, das jetzt mit Lord Kitchener besetzt wird, hat u. a. den Zweck, die Garnisonen der afrikanischen Kolonien (außer denen Ägyptens und Südafrikas), die bisher eine völlig isolierte Existenz führten, auf einer gemeinsamen Grundlage zu reorganisieren und sie der „Reichsarmee" anzugliedern.

Man ist seit der ersten Kolonialkonferenz von 1887 doch ein erhebliches Stück vorwärts gekommen. Von den beiden imperialistischen Programmen, dem wirtschaftlichen und dem wehrpolitischen, hat das letzte die ersten praktischen Ergebnisse gebracht. Zum Teil hängt das mit den Parteiverhältnissen in England zusammen. Es bleibt abzuwarten, ob ein Regierungswechsel nach den nächsten Wahlen wieder das wirt-

schaftspolitische Problem in den Vordergrund stellen wird. Jedenfalls aber hat die liberale Regierung den Grund für einen britischen Wehrbund gelegt, wenn auch zu seiner Verwirklichung noch eine große Zahl technischer Schwierigkeiten zu überwinden ist und wenn die Frage seiner konstitutionellen Organisation auch heute noch der Lösung bedarf.



Die Beschießung der „Iéna".

Seit der von der englischen Marine zu Beginn dieses Jahrhunderts ausgeführten Beschießung der „Belleisle" sind in keiner der fremden Marinen so eingehende systematische Schießversuche gegen ein Zielschiff unternommen worden, wie die am 9. August 1909 begonnene, Ende November vorläufig abgeschlossene Beschießung des französischen Linienschiffes „Iéna". Die zahlreichen Unfälle, von denen die französische Schiffsartillerie in den letzten Jahren betroffen worden war, insbesondere aber das Verhalten der Munition während der Aufbewahrung an Bord und der Verwendung bei den Schießübungen 1907/08, hatten das Vertrauen der Marine zu ihrer Hauptwaffe, zu deren Wirksamkeit und zu der Sicherheit ihrer Bedienung schwer erschüttert. Zudem gingen seit dem ostasiatischen Kriege die Ansichten der französischen Marinekreise in der Geschoßfrage weit auseinander. Die Ssemenow-Schule, die von den Geschossen auch der schweren Artillerie vor allem eine Sprengwirkung nach Art derjenigen der berüchtigten japanischen „Koffer" bei Tsuschima verlangte, und eine zweite Richtung, die an die erste Stelle die Durchschlagswirkung — bei möglichst hoher Sprengwirkung — stellte, standen einander schroff gegenüber. Diese Sachlage ließ eine eingehende Untersuchung und Klärung als dringend erforderlich scheinen, um einerseits der Front das Vertrauen zu ihrer Munition wiederzugeben und um anderseits Mißgriffe bei der Munitionsausrüstung der neuen Schiffe zu verhüten. Als Zielschiff wurde von dem damaligen Marineminister Thomson das Linienschiff „Iéna" in Aussicht genommen, das im März 1907 durch die bekannte schwere Explosion teilweise zerstört, auf jeden Fall aber für weitere Verwendung in der Front unbrauchbar geworden war.

Über die Durchführung des Schießens, vor allem über die Ergebnisse, ist infolge strenger Geheimhaltung nur wenig in die Öffentlichkeit gedrungen. Indessen gestatten die Nachrichten, die von der französischen, zum Teil auch von der englischen Presse gebracht wurden, ein ungefähres Bild von dem Verlauf der Beschießung zu entwerfen.

1. Die Vorbereitung der Beschießung.

Die Mittel. In einem Nachtrag zum Etat 1909 waren 600 000 Francs (480 000 *M*) für die Ausführung der Schießversuche gefordert, deren Programm bereits 1908 und deren Beginn ursprünglich auf den 15. April 1909 festgesetzt war.

Die Versuche sollten mit einem Schießen mit blindgeladenen Panzergranaten auf große Entfernungen (5000 bis 6000 m) beginnen, um festzustellen, ob die Durchschlagswirkung auf Gefechtsentfernungen den auf dem Schießplatz auf kurze Distanz erzielten Ergebnissen entspräche. Der zweite Teil der Versuche, ein Schießen auf geringe Entfernungen mit den verschiedenen Geschoßarten, sollte deren Wirkung gegen verschiedenartige Ziele zur Darstellung bringen. Während der Senat die Mittel für beide Teile der Versuche zu bewilligen geneigt war, verwarf die Deputiertenkammer den ersten Teil wegen seines angeblich geringen praktischen Wertes und strich von der geforderten Summe 50000 Francs (40000 ℳ), so daß im ganzen 550000 Francs (440000 ℳ) zur Verfügung standen.

Das Zielschiff. Eine besondere praktische Bedeutung erhielt die Beschießung dadurch, daß als Ziel ein verhältnismäßig modernes Linienschiff dienen konnte. „Iéna": vom Stapel 1898, 12 100 Tonnen. Gürtelpanzer aus zementiertem Creusot-Stahl von 320 mm mittschiffs, 232 mm an den Schiffsenden; darüber vom Bug bis 30 m vor dem Heck ein 2,1 m hoher Citadellpanzer von 120 bis 80 mm; Panzerung der Kasematte 100 mm an den Seiten, vorderes und hinteres Querschott 90 mm; Panzerdeck 65 mm; Kommandoturm 298 mm, 30,5 cm-Türme 290 mm, Verbindungsschächte 200 mm. Die frühere Armierung umfaßte: vier 30,5 cm-K; acht 16,4 cm-SK in der Kasematte, durch 30 mm Splitterwände getrennt, mit 100 mm Splitterschilden; acht 10 cm-SK mit 54 mm Splitterschilden; zwanzig 4,7 cm-SK. Durch die Explosion im Jahre 1907 war hauptsächlich das Hinterschiff in Mitleidenschaft gezogen und in seiner Schwimmfähigkeit beschränkt. Für die Beschießung kam infolgedessen das Vor- und Mittelschiff in Betracht, dessen hinterer Teil anscheinend für die Versuche des Kriegsministeriums reserviert war. Die Schwimmfähigkeit des durch Ballast auf seinen Konstruktionstiefgang gebrachten Schiffes war durch Füllung einiger Zellen mit Kork erhöht. Die Geschütze waren schon früher von Bord genommen; dafür war in den 30,5 cm-Türmen je ein älteres schweres Geschütz, in den 16 cm- (Teil-) Kasematten der zur Beschießung bestimmten Steuerbordseite je ein 16 cm-Geschütz älteren Modells aufgestellt. In einzelnen Kasematten war die Bereitschaftsmunition am Geschütz. Die Kommandoelemente für Schiffsführung und Artillerieleitung (Germain) waren an Bord; auch die Beleuchtung war teilweise in Betrieb, ebenso die Ventilation, deren Wirkung in bezug auf die Rauch- und Gasgefahr besondere Aufmerksamkeit zugewandt werden sollte. Puppen waren auf die verschiedenen Räume verteilt, Versuchstiere — Hunde, Tauben und Kaninchen — in den Türmen, Kasematten und auch an ungeschützten Orten untergebracht; an einzelnen der Tiere waren anfangs Mikrophone angebracht, um die Wirkung der Geschoßexplosion auf die Herztätigkeit festzustellen; die unwesentlichen Ergebnisse der Beobachtungen führten indessen bald zum Verzicht auf ihre Fortsetzung. Die Boote waren an ihren Plätzen belassen, die Bunker des für die Beschießung bestimmten Teiles des Schiffes gefüllt. Technische Versuche verschiedener Art, betreffend die Zweckmäßigkeit einer leichten Schornsteinmantelpanzerung, die Wirkung von Treffern auf feuersicher imprägniertes Holz, unbrennbare Farben usw. waren vorbereitet.

Die für die Beschießung bestimmten Schiffe und Geschütze. Für die Ausführung der Beschießung waren Linienschiff „Suffren", Panzerkreuzer „Condé"

und „Latouche-Tréville“ (der Artillerieschuldivision) bestimmt; zu dem zum Schluß abgehaltenen Fernschießen wurde außer „Suffren“ noch der Panzerkreuzer „Jules Michelet“ hinzugezogen. Es standen somit folgende Geschützmodelle zur Verfügung:

					Anfangsgeschwindigkeit
30,5 cm-K	L/40	Modell	1893/96	(„Suffren“)	815 m
19,4 cm-SK	L/50	„	1902	(„Jules Michelet“)	975 m
19,4 cm-SK	L/45	„	1893/96	(„Condé“)	840 m
19,4 cm-SK	L/45	„	1887	(„Latouche-Tréville“)	770 m
16,47 cm-SK	L/50	„	1902	(„Jules Michelet“)	950 m
16,47 cm-SK	L/45	„	1893/96	(„Suffren“, „Condé“)	865 m
13,86 cm-SK	L/45	„	1887	(„Latouche-Tréville“)	765 m
10 cm-SK	L/55	„	1892	(„Suffren“, „Condé“)	730 m

An Stelle des für die „Danton“-Klasse vorgesehenen 24 cm-Geschützes L/50 Modell 1902/06 war eine 24 cm-K L/40 Modell 1893 (Anfangsgeschwindigkeit 800 m) an Land auf der Insel Porquerolles aufgestellt; daselbst war ferner eine 24 cm-K L/28,5 Modell 1881 (Anfangsgeschwindigkeit 620 m) für die Versuche mit den P-Granaten der Küstenwerke sowie eine 16 cm-Batterie ebenfalls für Versuche des Kriegsministeriums hergerichtet.

Die Munition. An Geschossen waren für die Beschießung ausgeworfen:

183	für 30,5 cm-Geschütze
77	„ 24 cm- „
16	„ 19,4 cm- „
106	„ 16,4 cm- „
32	„ 10 cm- „
33	24 cm-P-Granaten

Die Geschosse waren, abgesehen von den P-Granaten, in Gâvres besonders hergestellt und geladen; nur zu dem Schießen auf große Entfernungen, das auf Drängen der Beschießungs-Kommission am Schluß der Versuche abgehalten wurde, sind die Geschosse den — allerdings erst vor kurzer Zeit aus neuen Lieferungen aufgefüllten — Vorräten der beiden schießenden Schiffe nach Belieben entnommen worden, und zwar von „Suffren“ zwei 30,5 cm-, fünf 16 cm-Halbpanzergranaten, drei 30,5 cm- sowie fünf 16 cm-Panzergranaten, von „Jules Michelet“ fünf 19 cm-Halbpanzer- und fünf 19 cm-Panzergranaten. Um sich bei diesem Schießversuch mit beliebig ausgewählter Bordmunition nach Möglichkeit gegen das Vorkommen von Rohrkrepieren und sonstige Unfälle zu sichern, hatte der Minister ihn dadurch vorbereitet, daß er sechzig 16 cm-Halbpanzergranaten — 40 von „Condé“, je 10 von „Suffren“ und „Patrie“ — und vierzig 19 cm-Halbpanzergranaten — 20 von „Léon Gambetta“, je 10 von „Condé“ und „Victor Hugo“ — auf dem Schießplatz zu Gâvres verfeuern ließ.

Wie bereits angedeutet, bildete die **Geschoßfrage***) den Brennpunkt der gesamten Versuche. Ihr Stand in der französischen Marine bei Beginn der Versuche läßt sich kurz zusammenfassen wie folgt: Der Ersatz der gußeisernen Granaten (obus en fonte) durch stählerne Geschosse ist beschlossen. Die gußeiserne Granate mit

*) Vgl. auch Dezemberheft 1908, S. 1385 bis 1387.



Schwarzpulverfüllung ist bereits endgültig verworfen. Die gußeiserne Granate mit Melinitfüllung, die einen großen Teil der Bestände der älteren Schiffe bildet, gilt als unzuverlässig, da Rohrkrepierer infolge der wenig widerstandsfähigen Geschoßwandungen beim Schießen mit Gefechtsladung nicht ausgeschlossen sind. An Stahlgranaten sind in Gebrauch: Panzergranaten mit Kappe (obus de rupture), die bis vor kurzem noch mit Schwarzpulver gefüllt wurden, deren Ladung mit 2 bis 3 Prozent Melinit jedoch angeordnet und bereits in Angriff genommen ist; Halbpanzergranaten mit Kappe (obus de semi-rupture R/2) mit etwa 6 Prozent Melinitladung, deren Konstruktion 1905 abgeschlossen, deren Anbordgabe auf dem Mittelmeergeschwader aber erst 1908 durchgeführt war. Die beiden zuletzt genannten Geschoßarten bilden die Munitionsdotierung der „Patrie"-Klasse.

Im Anschluß an die Erfahrungen des russisch-japanischen Krieges hatte die schon eingangs erwähnte Bewegung zugunsten eines Geschosses mit großer Sprengladung eingesetzt; die Verfechter dieser Richtung glaubten, selbst eine wesentliche Herabsetzung der Anfangsgeschwindigkeit in Kauf nehmen zu können, um ein Geschoß mit 10 Prozent, wenn möglich mit 15 bis 20 Prozent Sprengladung verwenden zu können. Demgegenüber stellte sich die Marineverwaltung auf die Seite derjenigen, die einerseits im Hinblick auf die stete Vergrößerung der Schußweiten hohe Anfangsgeschwindigkeiten für dringend erforderlich, somit eine Schwächung der Geschoßwandungen, wie sie mit der Aufnahme einer größeren Sprengladung verbunden ist, für untunlich hielten, die es anderseits als Hauptaufgabe der schweren Geschosse betrachteten, die zerstörende Wirkung hinter den Panzer an die vitalen Teile heranzutragen. Die Größe der Sprengladung in Prozenten des Geschoßgewichts wurde diesen Anforderungen entsprechend bemessen und für die neuen Geschosse auf 3 Prozent festgesetzt; eine absolute Steigerung erfuhr sie durch die Einführung eines größeren Geschoßgewichts (440 kg statt 340 kg für 30,5 cm), die auf das Drängen der Seeoffiziere erfolgte, weil die bisher im Gebrauch befindlichen leichteren Geschosse eine zu große Einbuße an Geschwindigkeit und damit an Durchschlagskraft erlitten und weil ferner die absolute Größe der von ihnen aufzunehmenden Sprengladung nicht hinreichend zu sein schien. Auf diese Weise entstand das für die „Danton"-Klasse bestimmte 3,44 Kaliber lange Einheitsgeschoß (obus alourdi) mit 3 Prozent Melinitladung: für die 30,5 cm-K von 440 kg Gewicht mit 13,2 kg Ladung (statt 340 kg mit 8,5 kg), für die 24 cm-K von 220 kg Gewicht mit 6,5 kg Ladung. — Da die Vorteile des Einheitsgeschosses sich naturgemäß nicht auf alle Kaliber übertragen ließen, so wurde neuerdings versuchsweise für die Mittelartillerie ein hochprozentiges Sprenggeschoß geschaffen, das bereits auf Entfernungen, auf die eine wesentliche Wirkung gegen starken Panzer nicht zu erwarten ist, ferner aber auch bei der Torpedobootsabwehr in Wirksamkeit treten soll. Diesem Zweck soll das im Versuch befindliche 16 cm-Stahlgeschoß L/4 (allongé de 250 mm) mit 10 Prozent Melinitladung dienen, das demnach in seiner Wirkung den Forderungen der Ssemenow-Schule nahekommt. Erheblich weiter ist in dieser Hinsicht das Kriegsministerium gegangen, das für die 24 cm-Küstengeschütze die obus P mit — 34 und 35 kg — Cresylladung (etwa 17 Prozent des Geschoßgewichts) geschaffen und — wie die Gegner des Geschosses

behaupten — für die Ausrüstung der gesamten Küstenartillerie mit den obus P 50 Millionen Francs verausgabt hat, ohne vorher eingehende Versuche über Schußsicherheit und Wirkungsweise angestellt zu haben. Die P-Granate soll, mit geringer Anfangsgeschwindigkeit (550 bis 600 m) verfeuert, hauptsächlich gegen die Unterwasserteile der Schiffe wirken; sie wird nach dem 1908 abgehaltenen Schießversuch gegen „Amiral Duperré“ infolge der durch die große Sprengladung bedingten Herabsetzung der Anfangsgeschwindigkeit nicht für die Verwendung durch die Schiffsartillerie für geeignet gehalten.

Die vorstehende kurze Zusammenfassung läßt es erklärlich erscheinen, daß — nach den vorliegenden Pressenachrichten — **folgende Geschoßarten bei der Beschießung der „Jéna“ tatsächlich zur Verwendung gelangten:**

1. Bereits in die Front eingeführte Geschosse (zum Teil veraltet):
   gußeiserne Granaten mit Schwarzpulverfüllung (obus en fonte à poudre noire);

   Panzergranaten mit Schwarzpulverfüllung (obus de rupture à poudre noire) für 30,5 cm-, 19,4 cm- und 16,4 cm-Kaliber;

   Panzergranaten mit 2 bis 3 Prozent Melinitfüllung (aptiert) für dieselben Kaliber;

   Halbpanzergranaten (obus de semi-rupture R/2) mit 6 Prozent Melinitladung für dieselben, vielleicht auch für das 24 cm-Kaliber.

2. Für die „Danton“-Klasse bestimmte Versuchsgeschosse:
   30,5 cm obus alourdis von 440 kg mit 3 Prozent Melinitladung;
   24 cm obus alourdis von 220 kg mit 3 Prozent Melinitladung;
   16,4 cm-Geschosse L/4 mit 10 Prozent Melinitladung.

3. Geschosse der Küstenwerke:
   24 cm obus P mit 34 kg Sprengladung;
   24 cm obus allongés 1891 mit 35 kg Sprengladung.

Auffallend ist, daß gußeiserne Granaten mit Melinitfüllung, wie sie in den Beständen der älteren Schiffe in größeren Mengen vorhanden sind, nicht in der Liste der für die Beschießung bestimmten Geschosse genannt werden.

An **Zündern** waren verschiedene Modelle französischer und fremder Herkunft sowohl für die Geschosse der schweren wie der Mittelartillerie vorgesehen, die bereits in Gâvres einer Erprobung unterzogen worden waren. Es handelte sich nach „Le Yacht“ durchweg um Verzögerungsbodenzünder, die durch die Rotation des Geschosses scharf werden. Ein neues Modell W (Watson) war anscheinend erst während der Schießversuche verwendungsbereit geworden; dieser Zünder wurde für fünf 16,4 cm-Granaten (wahrscheinlich mit 10 pCt. Sprengladung) des „Jules-Michelet“ und für sechs 24 cm-Granaten eines der an Land installierten 24 cm-Geschütze bestimmt. Man erwartete von ihm, daß er als Augenblickszünder schon beim Auftreffen auf nur 4 mm starke Platten in Wirkung treten werde, während die bisher gebräuchlichen Zünder erst beim Durchschlagen 13 mm starker Platten wirksam wurden.

2. Die Durchführung der Beschießung.

Wie bereits angedeutet, bestanden die Schießversuche — entgegen dem ursprünglichen Plane — in der Hauptsache in einem Schießen auf nächste Entfernungen. Das Fernschießen, das den ersten Teil der Versuche bilden sollte, war nach dem ablehnenden Votum der Kammer aufgegeben; dennoch fand ein Fernschießen mit 5 Schuß der schweren und 20 Schuß der mittleren Artillerie (vgl. S. 28) am Schluß der Versuche statt, da die Kommission sowie allgemein die Seeoffiziere mit großem Nachdruck für einen solchen Versuch eintraten, um die Stichhaltigkeit der Schießplatzergebnisse nachzuprüfen.

Die Leitung des Schießens lag in den Händen einer Kommission unter dem Vorsitz des Kontreadmirals Le Bris, zur Zeit Chef der Artillerieschuldivision, der früher Kommandant des Artillerieversuchsschiffes und Leiter des Waffenwesens im Marineministerium war. Die Mitglieder waren zum größten Teil den Stäben der Artillerieschuldivision („Pothuau" und „Tréville") entnommen; ein Arzt und ein Apotheker waren der Kommission zugeteilt, um die Wirkung der Geschoßexplosionen auf lebende Wesen festzustellen.

Die Entfernung beim Nahschießen betrug 500 bis 600 m; das schießende Schiff wurde neben dem Zielschiff verankert. Die Ladung wurde so bemessen, daß die Auftreffgeschwindigkeit der Endgeschwindigkeit eines auf 6000 m verfeuerten Geschosses entsprach. Die Entfernung beim Fernschießen war auf etwa 6000 m bemessen. Das Schießen der Einzelschüsse vollzog sich infolge des genauen Einrichtens, der zu beobachtenden Vorsichtsmaßregeln und infolge der sorgfältigen Scheibenaufnahme naturgemäß außerordentlich langsam, im allgemeinen entfielen auf den Tag durchschnittlich 2 bis 4 Schuß.

Die getroffenen Vorsichtsmaßregeln waren — jedenfalls beim Feuern mit der als nicht unbedingt schußsicher geltenden Munition — sehr weitgehend; das Abfeuern erfolgte in diesem Falle elektrisch aus einem benachbarten Turm; der schießende Turm oder die Kasematte wurden vor dem Schuß geräumt. Die Besatzung begab sich unter das Panzerdeck; die Munitionskammern wurden geschlossen, das feuernde Geschütz wurde vom Munitionsaufzug und von dem Depot völlig isoliert. Sehr umfangreich waren auch die für das Schießen mit den P-Granaten in der Küstenbatterie getroffenen Vorsichtsmaßregeln.

Jedes Geschoß wurde beim Verlassen der Rohrmündung und beim Auftreffen auf das Ziel photographiert; nach jedem Schuß fand eine eingehende Scheibenaufnahme statt, die Schußlöcher wurden je nach dem Kaliber des Geschosses mit weißer, roter oder grüner Farbe gekennzeichnet. Um die Versuche möglichst geheimzuhalten, hatte man sehr strenge Absperrungsmaßnahmen getroffen. Außer der Kommission und den Artillerieoffizieren der Geschwader wohnten ihnen gelegentlich einzelne Abgeordnete bei. Der Marineminister war bei den wichtigsten Versuchen zugegen.

Die erste Serie der Schießversuche, vom 9. August bis Mitte September, wurde von den Panzerkreuzern „Condé" und „Latouche-Tréville" ausgeführt. Hier stand die Erprobung der 19,4 cm- und 16,4 cm-K. im Vordergrund; beide Kaliber wurden gegen ungeschützte Ziele, gegen schwachen und mittelstarken, das 19,4 cm-K. auch gegen starken Panzer verfeuert. „Condé" hat auch mit den 10 cm-SK

geschossen, während aus den Pressenachrichten nicht hervorgeht, daß auf „Latouche-Tréville“ die 14 cm-SK in Tätigkeit getreten sind. Den zweiten Teil bildete das Schießen der an Land aufgestellten 24 und 16 cm-Geschütze Ende September und Anfang Oktober; es fand einen vorzeitigen Abschluß dadurch, daß die „Jéna“ durch einen 24 cm-Treffer ein Leck am Bug erhielt und vorn wegsackte. Nachdem das Leck gedichtet und das Schiff wieder gerade gelegt war, begann am 11. Oktober als dritter Teil die Beschießung der „Jéna“ durch „Suffren“ mit 30,5 cm-K., die sich bis Ende Oktober hinzog und sich als ein Vergleichsschießen mit obus de rupture, de semi-rupture und alourdis gegen jede Art der Panzerung darstellte. Eine am 22. Oktober durch ein 30,5 cm-Geschoß verursachte erhebliche Beschädigung des Zielschiffes hatte eine Unterbrechung des Schießens bis zum 26. zur Folge. Am 4. November wurde die früher unterbrochene Beschießung durch die an Land aufgestellten 24 cm-K. wieder aufgenommen, die anscheinend hauptsächlich die Aufbauten zum Ziel hatte (obus P.). Vom 23. bis 25. November wurde sodann von „Suffren“ und „Jules-Michelet“ das Fernschießen auf 6000 m ausgeführt, bei dem fünf 30,5 cm-, zehn 19,4 und zehn 16,4 cm-Geschosse verfeuert wurden (vgl. S. 28). Bei dem Schießen am 23. November, das in Gegenwart des Ministers stattfand, sollen von fünf 30,5 cm- und drei 16 cm-Geschossen zwei das Ziel nicht direkt, sondern nur mit ihren Sprengstücken erreicht haben.

Schließlich folgten in den letzten Novembertagen noch die Versuche mit dem Zünder W, der mit fünf 16,4 cm-Granaten des „Jules-Michelet“ und sechs 24 cm-Granaten eines der an Land aufgestellten Geschütze verfeuert wurde. Geplant war dann nach „Le Yacht“ noch ein Versuch mit achtzehn 30,5 cm-Granaten mit Schwarzpulverfüllung, der aber anscheinend nicht mehr zur Ausführung gelangt ist.

Ob die gesamte für die Versuche ursprünglich ausgesetzte Munition tatsächlich verschossen ist, läßt sich nach den vorliegenden Nachrichten nicht genau feststellen; annähernd wird es der Fall gewesen sein, da bereits vor dem Beginn des Fernschießens in der Presse berichtet wurde, daß mehr als 300 Schuß aller Kaliber verfeuert seien. Ein vorläufiges Ende erreichten die am 9. August 1909 begonnenen Versuche am 30. November, da keine Geldmittel mehr verfügbar waren. Für längere Zeit ist ihre Fortsetzung sodann dadurch unmöglich geworden, daß das Zielschiff am 2. Dezember infolge schlechten Wetters nach Steuerbord gekentert und unter Verlust des achteren Mastes auf 10 m Wassertiefe gesunken ist.

3. Die Ergebnisse der Beschießung.

Über die Ergebnisse der Beschießung haben die französischen Fachzeitschriften und Tageszeitungen nur wenig ausführliche Nachrichten gebracht, die einander noch dazu in einzelnen Punkten widersprechen; es kann daher im Folgenden nur versucht werden, aus dem vorliegenden Material das wahrscheinlich Zutreffende zu sichten und kritisch zu beleuchten. Es sollen dabei zunächst die Urteile über die Wirkungsweise und die Leistungsfähigkeit der einzelnen bei der Beschießung erprobten Geschosse und im Anschluß daran die allgemeinen Betrachtungen über die Geschoßwirkung, wie sie hauptsächlich von „Moniteur de la Flotte“, von „La Vie Maritime et Fluviale“ und „Le Yacht“ gebracht wurden, wiedergegeben werden.

Die Wirkung der einzelnen Geschoßarten.

Die gußeisernen Granaten mit Schwarzpulverfüllung sollen infolge der zahlreichen Sprengstücke, in die sie bei der Explosion zerlegt wurden, sehr große Löcher in die Platten gerissen haben, gegen die sie verfeuert wurden.

Wenn sich in der Presse ein Urteil über das Verhalten der gußeisernen Granate mit Melinitfüllung bei der „Jéna"-Beschießung überhaupt nicht findet, so könnte daraus geschlossen werden, daß man diese im Prinzip bereits verworfene Geschoßart überhaupt nicht verwendet hat, um der Gefahr von Rohrkrepierern, die bei ihrer Verwendung sehr nahe lag, unter allen Umständen vorzubeugen; irgendwelche Unfälle beim Schießen mit der in den Beständen der Flotte befindlichen Munition würden naturgemäß eins der Hauptziele der Beschießung — das Vertrauen zur Schiffsartillerie wiederherzustellen — wesentlich beeinträchtigt haben.

Die Panzergranaten mit Schwarzpulverfüllung haben die Panzerung gut durchschlagen; indessen erwies sich die Zahl ihrer Sprengstücke — 4 bis 5 höchstens — und damit ihre Wirkung nach dem Durchschlagen als unzureichend.

Die Panzergranaten mit 2 bis 3 Prozent Melinitfüllung entsprachen mit Bezug auf Durchschlagsfähigkeit ebenfalls den Erwartungen. Die Zahl ihrer Sprengstücke war erheblich größer als bei Panzergranaten mit Schwarzpulverladung, ihre zerstörende Wirkung hinter dem Panzer war zufriedenstellend.

Das sehr gute Verhalten der Halbpanzergranaten R/2 mit 6 Prozent Melinitladung wird allgemein hervorgehoben. Sie durchschlagen ohne Schwierigkeit Panzerungen von mehr als $^1/_2$ Kaliberstärke; selbst bei 40° Auftreffwinkel erfüllten sie noch die in ihr Durchschlagsvermögen gesetzten Erwartungen. Bei der Detonation ihrer Sprengladung sollen sie außerordentliche Verwüstungen hervorgerufen haben.

Die für die „Danton"-Klasse bestimmten Einheitsgeschosse mit 3 Prozent Melinit-Ladung (obus alourdis) haben ebenfalls sehr gute Resultate erzielt. Während eine englische Nachricht besagt, daß sie zwar den 230 mm starken Endpanzer, nicht aber den 320 mm-Gürtelpanzer mittschiffs durchschlagen konnten, gilt es nach einer französischen Mitteilung als erwiesen, daß das 30,5 cm-Geschoß unter normalen Verhältnissen auf 12 000 m zementierten Stahlpanzer von Kaliberstärke durchschlägt. Dank dem zuverlässigen Arbeiten eines Verzögerungszünders trat die Sprengladung stets erst nach dem Durchschlagen des Panzers in Wirksamkeit. Die Detonation des Sprengstoffes war in allen Fällen eine vollkommene, die angerichteten Verheerungen waren daher überraschend groß. Nach einer Mitteilung der „Vie Maritime" geht das Gerücht, daß einzelne dieser Geschosse sich während des Fluges überschlagen haben. Nach „Moniteur de la Flotte" ist indessen die Brauchbarkeit der obus alourdis durchaus erwiesen; nur geringe Änderungen zur Verbesserung der Wirkung kommen noch in Frage.

Die für die Mittelartillerie der neuen Schiffe in Aussicht genommenen Stahlgranaten mit 10 Prozent Melinitfüllung haben anscheinend die auf sie gesetzten Hoffnungen nicht erfüllt. Jedenfalls haben sie nicht die von Ssemenow in seinem Buch über die Schlacht von Tsuschima beschriebene furchtbare Wirkung gehabt. Am Panzer zerschellten sie, ohne irgend welche zerstörende Kraft zu äußern. Dünne Platten durchschlugen sie, ohne rechtzeitig zu detonieren, weil die verwendeten

Verzögerungszünder zu spät in Tätigkeit traten; etwas stärkere Bleche bewirkten zwar ihre Detonation, die zerstörende Wirkung übertrug sich jedoch nicht auf den dahinter liegenden Raum. Die bereits erwähnten Zünder W sind wahrscheinlich in erster Linie für diese Geschosse bestimmt, um ihre rechtzeitige Detonation beim Auftreffen auf ungepanzerte Ziele, Aufbauten usw., sicherzustellen. Darüber, ob der Zünder seinen Zweck erfüllt hat, verlautete bisher nichts.

Eine wenig günstige Beurteilung erfahren auch die obus P und die obus allongés 1891 der Küstenwerke mit 34 und 35 kg Sprengladung. Sie wurden nicht, wie bei dem Schießversuch gegen „Amiral Duperré" 1908, gegen die Unterwasserteile des Zielschiffes, sondern gegen die ungeschützten Aufbauten verfeuert. Sie sind selbst gegen den dünnsten Panzer unwirksam und scheinen sich im übrigen ähnlich wie die Geschosse mit 10 Prozent Sprengladung verhalten zu haben: beim Durchschlagen sehr dünner Platten trat keine Detonation ein. Die obus allongés 1891 sollen um ein weniges besser sein als die obus P. Beide werden aber als für die Marine unbrauchbar bezeichnet. Auch auf diese Geschoßart scheint der Versuch mit dem Zünder W ausgedehnt zu sein; mit welchem Erfolge, ist bisher nicht bekannt geworden.

Allgemeine Betrachtungen.

Wirkung gegen Panzer. Hinsichtlich der Durchschlagsfähigkeit der verschiedenen Kaliber wurden im allgemeinen die schon früher auf dem Schießplatz gesammelten Erfahrungen bestätigt. Es stellte sich jedoch heraus, daß dünner Panzer, wie z. B. die schwache Bugpanzerung, die selbst von Geschossen mittleren Kalibers durchschlagen wurde, eher schädlich wirkt als Schutz gewährt: die Sprengladung wurde beim Durchschlagen zur Detonation gebracht, so daß die zerstörende Wirkung hinter den Panzer getragen wurde. Man folgert daraus, daß mit dem Prinzip der kaliberstarken Panzerung zu brechen sei, daß vielmehr alle vitalen Teile — einschließlich der Mittelartillerie — durch starken Panzer geschützt werden müssen. Dem einheitlichen schweren Kaliber sei die Einheitlichkeit der Panzerung gegenüberzustellen. Um den Geschossen mittleren Kalibers ein hinreichendes Durchschlagsvermögen zu sichern, glaubt man das Gewicht ihrer Sprengladung nicht größer als höchstens 7 Prozent des Geschoßgewichtes bemessen zu dürfen — entsprechend ungefähr den Halbpanzergranaten. Der Unterschied in der Durchschlagsfähigkeit von Geschossen mit 5 Prozent und mit 10 Prozent Sprengladung ist als sehr bedeutend festgestellt.

Sprengwirkung, Zünder. Die Sprengwirkung der Panzergeschosse (obus de rupture und alourdis) sowie der Halbpanzergeschosse hat durchaus befriedigt. „La Vie maritime" und andere Preßstimmen geben zu, daß ein Panzergeschoß nicht so große Sprengstoffmengen zu enthalten braucht, wie früher vielfach von französischen Fachkreisen verlangt wurde, um nach dem Durchschlagen eine wahrhaft verwüstende Wirkung hervorzurufen. Diese Wirkung habe nicht so sehr von der Sprengstoffmenge als von der Durchschlagsfähigkeit abgehangen. Die Schilderung Ssemenows von der überwältigenden Wirkung der japanischen „Koffer", glaubt man auf Grund der Schießversuche als übertrieben ansehen zu dürfen. Der bei den meisten Versuchen verwandte Verzögerungszünder, anscheinend eine neuere

Konstruktion, hat sich für die Panzergeschosse bewährt; für die gegen ungepanzerte Ziele verfeuerten Geschosse, insbesondere die reinen Sprenggeschosse (10 Prozent Melinit), war er nicht empfindlich genug, wie bereits oben erwähnt; hier hofft man durch den sehr empfindlichen Augenblickszünder Modell W Abhilfe schaffen zu können.

Brandwirkung. Nach einzelnen Nachrichten hat die Detonation der Melinitladung keinen Brand verursacht; in der Presse wird daher die Frage aufgestellt, ob die Ursache in dem Zünder oder in der Form der Melinitladung, die in flüssigem Zustande in die Geschosse gegossen wird, zu suchen sei. Die von der Armee verwandte Melinitladung zünde. — Nach einer andern Mitteilung hat ein 16,4 cm-Geschoß, das gegen einen Turm verfeuert wurde, einen so heftigen Brand erzeugt, daß dessen Wände noch nach einer Stunde rotglühend waren; ferner hat ein 19,4 cm-Panzergeschoß mit etwa 2 Prozent Sprengladung einen Brand in einer Kasematte verursacht, der die Bereitschaftsmunition zur Explosion brachte. Während einzelne Stimmen auf Grund dieses Vorkommnisses die Entfernung der Bereitschaftsmunition aus den Kasematten fordern, tritt „Le Yacht" für ihre Beibehaltung zu Beginn des Gefechtes ein, da es hier darauf ankomme, die höchste Feuergeschwindigkeit und -wirkung zu erzielen, und da die Munitionsheißvorrichtungen diesen Ansprüchen nicht im entferntesten zu genügen vermöchten. Eine gute Organisation des Feuerlöschdienstes und die Entfernung aller brennbaren Stoffe genüge gegenüber der Feuersgefahr. Dieselbe Zeitschrift meint, die zahlreichen Brände auf den russischen Schiffen mit ihrer alles erstickenden Rauchentwicklung seien wohl zum großen Teil durch die überall verteilte Kohlenzuladung entstanden.

Wirkung gegen lebende Wesen. Die in den verschiedenen Räumen untergebrachten Versuchstiere waren, soweit sie nicht durch Sprengstücke getroffen oder verbrannt waren, zum großen Teil am Leben geblieben. Die bei den umgekommenen vorgenommene Blutuntersuchung ergab, daß die Todesursache nicht in Vergiftung durch die Sprenggase, sondern in den Verwundungen zu suchen war. Das „Bombardement mit Kohlenoxydgas", das man nach den Berichten über den russisch-japanischen Krieg von den Geschossen mit großer Sprengladung erwarten zu sollen glaubte, ist also nicht in die Erscheinung getreten. Der Unterschied in der Gaswirkung bei Geschossen mit 5 und 10 Prozent Sprengladung hat sich als nur gering erwiesen.

Sonstige Wirkung. Allgemein wird berichtet, daß die Verheerungen vor allem im Inneren des Schiffes stattgefunden haben und daß von außen nur wenig davon wahrzunehmen war, da die Schußlöcher von nur wenig größerem Durchmesser als das Kaliber der Geschosse gewesen seien. Während der Verwendung des Verzögerungszünders wird dies Urteil auch für die Schußlöcher der hochprozentigen Sprenggeschosse zutreffend gewesen sein, ob auch bei der Erprobung des Zünders W, entzieht sich der Kenntnis. — Von „Le Yacht" wird hervorgehoben, daß die Kasematten und Türme stark beschädigt worden sind.

Besonders bemerkenswert erscheint die Nachricht, daß die Erschütterungen bereits bei den ersten Treffern so stark gewesen sind, daß sämtliche Befehlsübermittlungsapparate, insbesondere auch der Artilleriebefehlsapparat von Germain, unbrauchbar wurden, so daß keine Verbindung mehr zwischen dem Kommandoturm und den Geschützen bestand. Ein auf den unteren Teil des Gürtelpanzers treffendes

Geschoß zerstörte durch die Gewalt seiner Detonation elektrische Leitungen, die drei Decks höher lagen, vollständig. Es wird daraus die Folgerung gezogen, daß es bei Beginn des Gefechts von größter Wichtigkeit ist, vor dem Gegner eingeschossen zu sein, da es nach den ersten an Bord des eigenen Schiffes eingeschlagenen Treffern infolge Versagens der Befehlsapparate nicht mehr möglich sein werde, sich einzuschießen. Daneben ergibt sich daraus die Notwendigkeit, die Geschützführer zu hoher Selbständigkeit zu erziehen, damit sie auch ohne Leitung zu schießen imstande sind.

Weiter hatten die Erschütterungen sehr häufige und umfangreiche Beschädigungen der Rohrleitungen zur Folge. Auch verursachte die durch die Vibrationen hervorgerufene Bewegung der Spanten die Lockerung zahlreicher Niete.

Zum Schluß verdient die Tatsache besondere Erwähnung, daß, soweit bekannt geworden, keinerlei Unfall während der Beschießung vorgekommen ist. Mit Recht wird dies von der französischen Presse als eins der Hauptergebnisse der Schießversuche bezeichnet, mit Recht wird der Marineminister von ihr zu diesem Erfolg beglückwünscht. Nach der jahrelangen Beunruhigung der Marine durch die häufigen Unfälle an Geschützen und Munition ist dies Resultat in hervorragendem Maße dazu geeignet, der Flotte das Vertrauen zu ihrer Munition wiederzugeben. — Neben den Halbpanzergranaten mit 6 Prozent Sprengladung werden nach dieser Erprobung auch die neuen Geschosse mit 10 Prozent Melinitfüllung als schußsicher gelten können.

Die Verwertung der Ergebnisse für die Linienschiffs-Neubauten.

Trotz der wenigen sicheren Nachrichten, die den vorstehenden Ausführungen zugrunde liegen, läßt sich das Urteil über die Beschießung der „Iéna" dahin zusammenfassen, daß sie ohne Zweifel der französischen Marine eine große Anzahl wertvoller Lehren und Erfahrungen hat zuteil werden lassen. Diese Lehren werden unverzüglich für die Konstruktion der projektierten Linienschiffe ausgenutzt werden, wie aus den über deren Pläne neuerdings bekannt gewordenen Nachrichten zu ersehen ist. Außer einer einheitlichen schweren Artillerie von zwölf 30,5 cm-Geschützen in Doppeltürmen, die mit dem erprobten Einheitsgeschoß (obus alourdi) auszustatten wären, sollen sie eine starke Mittelartillerie von achtzehn 14 cm-SK erhalten. Diese wird — neben ihrer Verwendung als Antitorpedobootwaffe bei Nacht — als vollwertige Tagwaffe zu gelten haben; sie soll, mit dem hochprozentigen Sprenggeschoß ausgestattet, vermöge der großen Feuerdichtigkeit auf die Entfernungen, auf die eine Wirkung gegen starken Panzer ausgeschlossen ist, versuchen, an der Herbeiführung der Entscheidung durch moralische Niederkämpfung des Personals sowie durch glückliche Zufallstreffer auch gegen vitale Teile des Materials mitzuwirken. Auch die Konsequenz bezüglich der Verstärkung der Panzerung aller wichtigen Teile des Schiffes wird bereits für die Linienschiffsprojekte gezogen werden, wenn auch nicht in dem Maße, wie es anfangs beabsichtigt schien. Um die Deplacementsteigerung nicht zu groß werden zu lassen, wird man die zu schützenden Teile möglichst zusammendrängen. Eine Zentralkasematte von etwa 220 mm Stärke wird neben der Mittelartillerie auch gleichzeitig den Schornsteinmänteln wirksamen Schutz gewähren. Rdr.

Navigation in der Luft.*)

Eine kurze Darstellung des gegenwärtigen Standes.

Von Prof. Dr. Adolf Marcuse.

Bei der wahrhaft großartigen Entwicklung der Luftschiffahrt ist die aeronautische Ortsbestimmung eine der wichtigsten Aufgaben geworden, ähnlich wie für die moderne Seeschiffahrt die Kunst der richtigen Navigierung. Nicht mit Unrecht hat man als Mutterwissenschaft der Schiffahrt die Astronomie bezeichnet; aber für die Luftschiffahrt, den jüngsten und stolzesten Zweig menschlicher Technik, schien die Himmelskunde bis vor kurzem nur stiefmütterliche Gefühle zu haben, wie auch in der Aeronautik selbst eine astronomische Ortsbestimmung im Ballon noch bis vor wenigen Jahren für nebensächlich galt. Jetzt aber liegen die Verhältnisse anders, seit Hoch-, Weit- und Dauerfahrten im Freiballon über Wolken, Nebel und während der Nacht stattfinden, seit lange Fahrten im lenkbaren Luftschiff für strategische Zwecke über Land und Meer ausgeführt, sogar in Form aeronautischer Forschungsreisen nach fernen Erdregionen geplant werden. Nunmehr muß im Interesse der Sicherheit und Weiterentwicklung der Luftschiffahrt unbedingt gefordert werden, daß jeder Ballonführer außer mit der technischen Handhabung des Luftschiffes auch mit der vollständigen astronomisch-geographischen Orientierung des Ballons vertraut ist, ebenso wie es niemanden einfallen würde, sich einem Schiffe ohne astronomische Navigation anzuvertrauen.

Sehen wir zu, ob die Astronomie als Mutterwissenschaft leistet, was die Luftschiffahrt verlangt.

Eine Ballonfahrt mit Anblick der festen Erdoberfläche gleicht der Schiffahrt in Sicht der Küste, wo einfache, alsbald noch zu erörternde Orientierungen nach guten Karten mit gelegentlichen Peilungen auf kartographisch festgelegte Objekte genügen. Ist aber, wie so häufig, die Erdoberfläche für den Beobachter in der Gondel durch Wolken, Nebel oder Dunkelheit verdeckt, oder befindet sich der Ballon über dem Meere, so bleibt dem Luftschiffer ebenso wie dem Schiffsführer auf hoher See nichts weiter übrig, als sich mit Hilfe von Gestirnsmessungen astronomisch zu orientieren. Derartige astronomische Positionsbestimmungen in beliebiger Höhe über der Erdoberfläche, auf welche gleichfalls noch eingegangen werden soll, sind nicht nur zur Entscheidung über eine etwaige Landung ohne unnütze Opfer an Gas und Ballast geboten, sondern sie dienen vor allem auch zur wichtigen Bestimmung der Fahrtrichtung im Freiballon, deren anderweitige Festlegung auch mit dem Kompaß bisher versagt, sobald die Orientierung nach unten aufhört. Denn nur in dem Falle, daß das ausgeworfene Schleppseil den Boden oder das Wasser berührt und dadurch die fortwährende Drehung des Freiballons um seine Längsaxe aufhört, stellt sich die Gondel mit konstanter Vorwärtsrichtung ein, so daß alsdann der Kompaß auch ohne Orientierung nach unten die Fahrtrichtung angibt. In mancher Hinsicht ähnlich liegt die Sache bei unsichtiger Erdoberfläche auch

*) Auszug aus einem Vortrage, gehalten im September 1909 zu Frankfurt a. M. (Physikalischer Verein) im Auftrage der Wissenschaftlichen Kommission der „Ila".

für den Motorballon, der zwar stets mit bekannter Vorwärtsrichtung nach dem möglichst genau für Deviationsfehler kompensierten Kompaß gesteuert werden kann, dessen Windabtrift oder Versetzung aber bei fehlender Orientierung nach unten nicht mit Sicherheit zu bestimmen ist, wenn nicht eine astronomische Ortsbestimmung alsdann helfend eintritt und die wahre Fahrtrichtung sowie die Distanz gegen den Aufstiegsort festlegt. In diesem Falle ergibt sich unzweideutig die Resultante der Bewegung des Luftschiffes, und aus ihr in Verbindung mit der durch die Motorkraft gegebenen einen Bewegungskomponente läßt sich auch die andere Komponente, nämlich die jeweilige Windwirkung, herleiten.

Es bleibt endlich in diesem einleitenden Überblick noch der letzte Fall zu betrachten übrig, daß weder die Erdoberfläche noch der Himmel sichtbar ist, daß also das Luftfahrzeug in einer nach unten wie oben undurchsichtigen Atmosphäre sich bewegt, ein Fall, der nicht so selten vorkommt. Alsdann kann man den Ballon auch, wenigstens in Richtung der geographischen Breite, orientieren und vermag durch besondere erdmagnetische Messungen in der Gondel festzustellen, ob und mit welcher Geschwindigkeit sich das Luftfahrzeug ungefähr nach Norden oder Süden bewegt. Diese im Notfalle mitten in Wolken oder Nebel anzuwendende magnetische Ortsbestimmung, über deren neueste Durchführung gleichfalls noch näheres mitgeteilt werden soll, kann besonders in Deutschland sehr wichtig werden, um für Luftfahrten in nördlicher Richtung, auch bei ganz undurchsichtiger Atmosphäre, rechtzeitig eine Annäherung an die Küste der Nord- oder Ostsee zu merken.

Wir haben somit als Schlußresultat unserer bisherigen Überlegung drei Arten von Orientierungen im Luftfahrzeug: die kartographische, die astronomische und die magnetische, oder wir können in der Aeronautik von einer terrestrischen, einer astronomischen und einer magnetischen Navigation sprechen, deren gegenwärtiger Stand wenigstens in den wichtigeren Zügen kurz skizziert werden soll.

Die kartographische oder terrestrische Aero-Navigation kann unter normalen Verhältnissen für die einfachste gelten, wenn auch diese besondere Art von „Ballon-Geographie“ an Auge und Auffassung des Beobachters im Korbe recht erhebliche und meist erst durch lange Übung erfüllbare Anforderungen stellt. Sie beschränkt sich im Freiballon auf die Ortsbestimmung nach guten Übersichts- und Spezialkarten, wobei die Fahrtrichtung durch Einzeichnen von Anfang an festgelegt und die Geschwindigkeit durch Absteckung der durchflogenen Distanz auf der Karte mit Beobachtung der Uhrzeiten möglichst genau ermittelt werden muß. Daß der Ballonführer im Unterschiede vom Seemann — abgesehen von der Führung des modernen Unterseeboots — hierbei auch auf die Bewegung seines Fahrzeuges in der Vertikalen genau zu achten hat, ist eine selbstverständliche Forderung. Für die Führung von Luftschiffen kommt es bei der terrestrischen Navigation in erster Linie auf das Fahren nach Landmarken an, da man bei sichtbarer Erde ein gegebenes Ziel, allerdings stets auch mit Berücksichtigung der jeweiligen meteorologischen Verhältnisse, am einfachsten erreicht, wenn man nach der Karte den vom Winde beeinflußten Kurs regelt. Für die Navigation von Luftschiffen bei sichtbarer Erdoberfläche gibt es ein klares Grundgesetz*) über das Fahren eines

---

*) v. Bassus, Aeronautische Mitteilungen, 1909, Heft 9; ferner auch Moedebeck, Taschenbuch für Luftschiffer, Berlin 1904, S. 387 ff.

Luftschiffes bei Wind, in dem die drei maßgebenden Komponenten, nämlich der gesteuerte Kurs, der faktisch gefahrene Kurs und die Windwirkung, berücksichtigt sind. Dieses Grundgesetz für die Seitennavigation von Motorballons, das bei allen Zielfahrten zu beachten ist, läßt sich folgendermaßen formulieren:

Der geometrische Ort des mit Eigenbewegung und bei bekanntem Winde für ein bestimmtes Zeitintervall geradeaus fahrenden Luftschiffes liegt auf einem Kreise. Der Halbmesser des letzteren ist gleich dem mit dem Motor in demselben Intervall zurückgelegten Wege des Luftschiffes, und sein Mittelpunkt liegt gegen den Abfahrtsort in der Richtung verschoben, nach welcher der Wind weht. Der Betrag dieser Verschiebung ist gleich der Wegstrecke, die der Wind in dem gleichen Zeitintervall zurückgelegt hat.

Im Anschluß an dieses Gesetz dient zur praktischen Navigation von Luftschiffen ein einfaches Hilfsinstrument mit beweglichen und eingeteilten Zeigern, mit welchem sich alle faktischen Aufgaben der terrestrischen Navigation von Luftschiffen bei sichtbarer Erde und mit vorhandener Karte lösen lassen, da man Steuerwinkel und Versetzungswinkel leicht daran nach dem Parallelogramm der Kräfte einstellen kann*).

Endlich liegt auch für die terrestrische Führung von Luftschiffen bei sichtbarer Erde, aber bei fehlendem Kartenmaterial, also z. B. bei Luftfahrten über das Meer oder das Polareis, ein wertvolles Verfahren zur Bestimmung des Kurses, vor**).

Am Schlusse dieses ersten Abschnittes über terrestrische Aero-Navigation sei noch auf einige neuere Vorschläge und Einrichtungen hingewiesen, die zur Sicherung und Erleichterung in der Führung von Luftfahrzeugen dienen.

Einmal wurde in den letzten Jahren, insbesondere auf Anregung von Oberstleutnant Moedebeck, mit der Herstellung besonderer aeronautischer Landkarten begonnen, die das Fahren wie Landen von Luftschiffen, Freiballons und Flugmaschinen möglichst gefahrlos machen sollen. Diese besonderen Luftschifferkarten, welche die Generalstabskarte des Landes als Grundlage benutzen und von denen bisher das Blatt „Cöln" erschienen ist, sollen vor allem die Geländehöhen in verschiedenen Farben, Starkstromleitungen, hohe Türme, gefährliche Gelände usw. markieren. Auch Dr. Gasser-Darmstadt hat zur Erleichterung der terrestrischen Navigation von Luftschiffen wertvolle, auf eigenen Profilentwürfen beruhende farbige aeronautische Landkarten ausgearbeitet.

Dann ist hier noch der zur Sicherung der terrestrischen Navigation von Rittmeister v. Frankenberg gemachte und sehr beachtenswerte Vorschlag zu erwähnen, zur Orientierung für Luftschiffe und Freiballons bei nach unten sichtiger Luft an geeigneten Stellen der Erdoberfläche, z. B. auf Dächern, Türmen, Stationsgebäuden, Gasometern oder trigonometrischen Punkten den Ortsnamen in geeigneter Signatur deutlich zu kennzeichnen und nachts zu beleuchten.

Endlich verdient auch der Plan von Dr. Lux-Ludwigshafen Erwähnung, nach Art der drahtlosen Telegraphie elektrische Wellen von einer größeren Zahl Stationen als Signale in die Luft zu senden, die innerhalb eines Bereiches von je 50 km von

*) Dr. Erkener, Aeronautische Mitteilungen, 1908, Heft 11; ein entsprechendes Instrument wurde u. a. schon von Graf Zeppelin und Oberleutnant Geerdtz benutzt.

**) Dr. Elias, Aeronautische Mitteilungen, 1909, Heft 5.





jedem, mit funkentelegraphischen Apparaten ausgerüsteten Luftschiff zur beiläufigen Orientierung besonders im Nebel aufgenommen werden sollen.

* * *

Ich gehe nunmehr zur Besprechung der astronomischen Aero-Navigation*) über, die bei nach unten versagender Orientierung, aber bei sichtbaren Gestirnen zur Ortsbestimmung des Luftfahrzeuges anzuwenden ist. Bis vor etwas über einem Jahre lag die „aeronautische Astronomie" oder die Anwendung astronomischer Meß- und Rechenkunst auf die Luftschiffahrt noch immer in den Anfängen der Entwicklung, trotz gelegentlich angestellter interessanter und auch teilweise gelungener Versuche, welche nach dieser Richtung hin von Andrée, Berson, Elias, Favé, Lans, de la Baume-Pluvinel, v. Sigsfeld, Scheimpflug, A. Wegener, Ramboldo u. a. ausgeführt wurden und obwohl ich selbst bereits vor 5 Jahren unter anderem in meinem „Handbuche der geographischen Ortsbestimmung"**) dieses wichtige Gebiet der aeronautisch-astronomischen Orientierung nach der instrumentellen und methodischen Seite behandelt habe. Ich entschloß mich daher, im Sommer 1908 persönlich Ballonfahrten zum Studium der astronomischen Ortsbestimmung in der Gondel auszuführen, um meine früheren Vorschläge zur astronomischen Orientierung im Ballon auch für den praktischen Luftschiffer brauchbar, umfassend und doch möglichst einfach auszugestalten. Mit Genehmigung des Königlich Preußischen Kriegsministeriums stellte zu den hierfür notwendigen Tag- und Nachtfahrten der Kommandeur des Königlich Preußischen Luftschiffer-Bataillons, Major Groß, die Militärballons in entgegenkommender Weise zur Verfügung. Außerdem leistete der Offizier von der Versuchsabteilung der Königlichen Verkehrstruppen, Oberleutnant Geerdtz, bei der praktischen und technischen Durchführung jener Arbeiten wichtige Hilfe. So entstand im Oktober 1908 die erste Anleitung zur astronomischen Ortsbestimmung im Ballon, die Anfang 1909 mit zehn Rechentafeln und drei Übersichtskarten (im Verlage von Georg Reimer, Berlin) erschienen ist. Im Laufe dieses Jahres wurden alsdann noch mehrere Fahrten im Freiballon und auch im Motorluftschiff von uns ausgeführt, um die in jener Anleitung gegebenen Vorschriften weiter zu erproben und zu verbessern.

Um zunächst das praktische Resultat vorweg zu nehmen, sei erwähnt, daß bei den oben genannten Prüfungsfahrten eine vollständige astronomische Ortsbestimmung des Ballons in Breite und Länge sowohl am Tage als auch in der Nacht mit einem Gesamtarbeitsaufwand von ungefähr 5 bis 6 Zeitminuten und mit einem mittleren Fehler von etwa 5 Bogenminuten gleich rund 8 km Genauigkeit geleistet werden konnte. Gegenwärtig dürfte es, wie wir alsbald sehen werden, gelungen sein, durch Vereinfachung der Rechnungen in der Gondel des Freiballons und des Motorluftschiffes die Herleitung eines astronomischen Ballonortes noch etwas leichter und schneller zu gestalten.

---

*) Es sei hier auf die Entgegnung des Prof. Dr. Kohlschütter gegen einige der rechnerischen Methoden des Herrn Prof. Dr. A. Marcuse im Oktoberheft der „Marine-Rundschau" hingewiesen. Die Schriftleitung.

**) Braunschweig 1905, Verlag F. Vieweg & Sohn.



Nachts genügen Höhenmessungen an zwei hellen Fixsternen, gelegentlich auch am Monde und an den großen Planeten (Venus, Mars, Jupiter und Saturn) mit dem im Ballon erprobten Libellenquadranten (Beobachtungsfehler etwa 4′) und nach einer zuverlässigen Taschenuhr, die während 24 Stunden mitteleuropäische Zeit oder bequemer Greenwicher Zeit (M.E.Z. — 1^h) bis auf mindestens 10 Sekunden festhält, eine von jeder leidlichen Ankeruhr erfüllbare Forderung.

Der Ballon-Libellenquadrant ist neuerdings noch hinsichtlich der bequemen und wirksamen elektrischen Nachtbeleuchtung wesentlich verbessert worden. An dieser Stelle sei auch ein anderes und zwar ein Libellen-Sextant als Balloninstrument erwähnt, von Mix konstruiert und von de la Baume-Pluvinel in der Gondel verwendet. Die Einrichtung dieses Instruments erscheint insofern vorteilhaft, als bei Schwankungen des Luftfahrzeuges die gespiegelte Libellenblase und das beobachtete Gestirn sich stets in demselben Sinne im Gesichtsfelde des Fernrohrs bewegen. Dagegen hat jenes, nach Art des gewöhnlichen Spiegelsextanten konstruierte Instrument, abgesehen von seiner größeren Unhandlichkeit, den nicht unerheblichen Nachteil, daß der variable Indexfehler jedesmal zu bestimmen ist, während er beim Libellenquadranten konstant bleibt. Außerdem wird beim Niveausextanten, das Gestirn erst durch Drehen des großen Spiegels in das horizontal mit Einspielen der Libelle zu haltende Fernrohr gebracht, während beim Libellenquadranten einfach das Fernrohr direkt auf das Gestirn gerichtet und alsdann die Blase zum Einspielen gebracht wird. Eine ähnliche, aber optisch wesentlich verbesserte Konstruktion wie jener Libellensextant weist auch der von Prof. Schwarzschild-Göttingen angegebene Ballonsextant auf, der in der „Ila“ zu Frankfurt a. M. ausgestellt war. Gegenwärtig sind übrigens Versuche im Gange, um auch für den einfachen Libellenquadranten durch Anbringung geeigneter optischer Umkehrvorrichtungen eine gleichgerichtete Bewegung von Blase und Gestirn bei den Gondelschwankungen zu erzielen.

Am Tage reichen, falls außer der Sonne gelegentlich noch der Mond sichtbar sein sollte, oder etwa in der Dämmerung Mond und Venus zu sehen sind, gleichfalls Höhenmessungen an diesen Gestirnen aus. Im allgemeinen wird jedoch am Tage als einziges Gestirn nur die Sonne zur Verfügung stehen, so daß Höhenmessungen allein im Ballon wegen der alsdann unbekannten Versegelung nicht ausreichen. Alsdann gehören zu einer vollständigen Ortsbestimmung im Ballon nach Breite und Länge (Differenz der beobachteten Ortszeit gegen mitgenommene Greenwicher Zeit) außer Höhenmessungen zugleich Azimutpeilungen der Sonne, wobei letztere an einem besonderen, gleichfalls im Ballon erprobten Peil-Fluidkompaß auszuführen sind. Früher gelangen wirklich brauchbare Azimutpeilungen im Ballon deshalb nicht, weil bei den fortwährenden Drehungen des Korbes stets auch ein Mitgehen der Rose stattfand. Dieser Übelstand ist jetzt vermieden und die Lage des magnetischen Meridians unter allen Umständen bei Azimuteinstellungen mit dem besonderen Ballonkompaß festgehalten. Derselbe Kompaß dient im Motorluftschiff nach vollständiger Kompensation auch zum Steuern des Kurses und kann, da er nach Art der Marinekompasse für Unterseeboote mit einer von unten und oben ablesbaren Rose konstruiert ist, entweder vor dem Steuerrade aufgestellt oder auch darüber im Luftschiff aufgehängt werden. Soll der Kompaß im Motorluftschiff **am Tage** gelegentlich zu einer astronomischen Ortsbestimmung nach der Sonne benutzt

werden, so wird er aus seiner festen Aufstellung herausgenommen und auf ein zu diesem Zwecke hinter dem Steuerrade am Boden der Gondel aufstellbares, sonst zusammengeklapptes Stativ mit Kompensation gesetzt. Auch dann kann nach ihm gesteuert werden, da die Mittschiffslinie am Kompaß genau festgehalten und markiert ist. In beiden Stellungen, sowohl zur Steuerung als auch zur Ortsbestimmung, besitzt der Kompaß, wie nochmals betont sei, eine besondere, seiner jeweiligen Anordnung in der Gondel entsprechende feste Kompensationseinrichtung zur Aufhebung der durch Eisenmassen im Luftschiff verursachten Deviation. Diese Einrichtungen beziehen sich zunächst ausschließlich auf die Gondeln der halbstarren und unstarren Luftschiffe, mit denen wir bisher allein zu tun hatten.

Die zur Auswertung aller dieser Beobachtungen nötigen Rechnungen werden in der Gondel selbst während der Fahrt nach besonderen Rechnungsschematen ausgeführt, damit die Ortsbestimmung dem Ballonführer auch sofort von Nutzen ist. Hierbei kommt es in erster Linie nur auf eine möglichst schnelle und sichere Herleitung des genäherten Ballonortes ungefähr bis auf höchstens $1/10°$ oder 6 Bogenminuten gleich rund 10 km an. Es wäre sogar im Interesse der technischen Ballonführung ganz unzweckmäßig, wollte man etwa diese für die Aero-Navigation zunächst ausreichende Genauigkeit auf Kosten der Beobachtungs- und Rechnungseinfachheit noch erhöhen.

Was die eigentliche Herleitung des Ballonortes nach geographischer Breite und Länge betrifft, so sind im großen und ganzen zwei verschiedene Wege gangbar. Einmal eine direkte und getrennte rechnerische Auswertung von Breite und Länge (in diesem Falle Unterschied der vom Stundenwinkel des Gestirns entnommenen Ortszeit gegen die an der Uhr mitgenommene Greenwicher Zeit). Zweitens im Anschluß an das Verfahren der Nautik eine graphische Herleitung von Standlinien (Eintragung von Linien gleicher Gestirnshöhe in die Merkatorkarte usw.), deren Schnittpunkt den gesuchten Ballonort gibt.

Aus Gründen, die mit der Praxis des Ballonfahrens und den in der Gondel obwaltenden Arbeitsbedingungen zusammenhängen, habe ich den ersteren Weg gewählt und bin zu einer direkten rechnerischen Auswertung des Ballonortes unter Zugrundelegen von Näherungswerten übergegangen. Damit ist jedoch etwa noch nicht das letzte Wort hinsichtlich der besten, schnellsten und einfachsten Methode zur rechnerischen Auswertung der astronomischen Ortsbestimmungen im Ballon gesprochen. Vielmehr ist es zu begrüßen, daß jetzt diese wichtige und aktuelle Aufgabe, den Ballon astronomisch zu orientieren, auch von anderen Fachleuten Bearbeitungen gefunden hat und noch finden wird. Viele Wege führen nach Rom, alle sind zu prüfen, die besten, allerdings nur solche, die auch im Ballon erprobt wurden, sind zu wählen.

Aus der Zahl der von anderen Fachleuten veröffentlichten Arbeiten über astronomische Aero-Navigation sind mir bisher (Oktober 1909) zwei wichtigere bekannt geworden: „Ein Beitrag zur astronomischen Ortsbestimmung im Ballon" von Dr. A. Brill*) in Frankfurt a. M. und „Tafeln zur astronomischen Ortsbestimmung im Ballon bei Nacht" von Prof. Schwarzschild**) und Dr. Birck-Göttingen. Von der ersten Arbeit liegt bisher nur eine Skizze vor, aus der hervorgeht, daß der

*) „Ila-Wochen-Rundschau", 17. Juli 1909.

**) Göttingen 1909, Verlag Vandenhoeck & Ruprecht.



Verfasser eine Verbindung von rechnerischem und graphischem Verfahren (Tabellen und Standlinien) vorschlägt. Von besonderem Interesse ist ein von Dr. Brill beschriebener Apparat, an dem über eine in spezieller Projektion hergestellte Karte von Mitteleuropa durch Drehen zweier durchsichtiger Bänder bestimmte, der Beobachtung entsprechende Standlinien über den Kartenmittelpunkt gebracht werden. Der Schnittpunkt dieser vor und hinter der Karte vorbeibewegten Standlinien soll den gesuchten Ballonort ergeben.

Die zweite vorliegende Arbeit, von Prof. Schwarzschild und Dr. Birck, ist als vollständige Tafelsammlung herausgegeben, in ihrer Anwendung aber nur auf Nachtbeobachtungen im Ballon, am Polarstern und an 16 hellen Fixsternen, also unter Ausschluß des Mondes und der großen Planeten, beschränkt. In interessanter Weise werden die üblichen Breitenbestimmungen aus Höhen des Polarsterns graphisch verbunden mit Herleitungen von Standlinien aus Höhenmessungen von helleren Ost-West-Sternen. Eine nur 15 bis 20 cm große Karte von Deutschland, auf dünnem Pauspapier gedruckt, soll ganz genau jedesmal auf eine der 32 mit Millimeter-Teilung versehenen Tafeln aufgelegt werden, die für den betreffenden Ost-West-Stern und die daraus folgende Längen-Standlinie gelten.

Am Schlusse dieses zweiten Abschnittes über astronomische Aero-Navigation sei noch auf einige graphische Neuerungen hingewiesen, die gegenwärtig im Interesse einer noch schnelleren und einfacheren Auswertung und Ausnutzung der Ortsbestimmungen im Ballon im Auftrage der Versuchsabteilung der Königlichen Verkehrstruppen durch mich und Oberleutnant Geerdtz geschaffen sind. Einmal tritt an Stelle des in meiner Anleitung erwähnten Transformators, der nur roh und ungenau die graphische Auflösung der Koordinaten-Beziehungen zu geben imstande ist, eine besondere graphische Konstruktionslösung nach Art spezieller Nomogramme, deren Benutzung im Ballon auch wegen des bequemen Formats und der deutlichen Teilung praktisch sein dürfte. Dann wurden in Verbindung mit einer großen kartographischen Anstalt spezielle schwarz-weiße Orientierungskarten von Deutschland in sechs Blättern im Maßstabe 1:1 Million mit ganz durchgezogenem blauem Gradnetz hergestellt, so daß sogenannte Fehler-Rechtecke von je 5 Bogenminuten in Breite wie Länge überall deutlich hervortreten, in welche die im Ballon gefundenen astronomischen Positionen unmittelbar und ohne längeres Hinsehen beliebig eingetragen werden können.

* * *

Nunmehr komme ich zur Besprechung des dritten und letzten Abschnitts, nämlich der magnetischen Aero-Navigation, die bei nach oben wie unten versagender Orientierung, also ganz im Nebel oder in Wolken, zur Ortsbestimmung im Luftfahrzeug angewendet werden kann. Schon vor etwa 10 Jahren schlug Prof. Eschenhagen-Potsdam vor, falls von der Gondel weder Gestirnsbeobachtungen noch Landmarken-Peilungen möglich sind, den Ballon wenigstens in Breite genähert zu orientieren durch Messung der erdmagnetischen Horizontalintensität in der Gondel und durch Vergleichung der hierfür gefundenen Zahlenwerte mit den bekannten, an der Erdoberfläche geltenden magnetischen Kraftlinien. Diese Linien gleicher magnetischer Intensität (Isodynamen) laufen nämlich, besonders über Mitteleuropa, ungefähr parallel den Breitenkreisen, so

daß eine auch in Wolken oder Nebel mögliche magnetische Orientierung über die Nord-Süd-Bewegung des Ballons nach Richtung und Größe Aufschluß zu geben vermag. Eschenhagen hatte zu diesen Messungen ein magnetisches Ballon-Intensitätsvariometer mit zwei zueinander senkrechten Deklinations-Nadelsystemen vorgeschlagen, das später noch von Prof. Ebert-München verbessert wurde, aber noch nicht zu befriedigenden Messungsergebnissen führte. Es kam mir nun die naheliegende Idee, ob es nicht zweckmäßig sein würde, statt der magnetischen Horizontalintensität die gleichfalls mit den Breitengraden variierende magnetische Inklination*) im Ballon zu messen.

Besonders in Deutschland verlaufen die Linien gleicher magnetischer Inklination (Isoklinen) fast genau parallel einer durch Nord- und Ostseeküsten gelegten Küstenlinie, ferner nehmen die Werte der Inklination mit wachsender Breite zu, mit fallender Breite ab, und endlich liegen die auf eine Übersichtskarte von Deutschland eingetragenen Isoklinen nahezu parallel sowie ziemlich aequidistant zueinander. Wenn es also gelang, schnell und sicher in der Gondel den jeweiligen Betrag der magnetischen Inklination (für Süddeutschland jetzt etwa 63,5°, für Schleswig ungefähr 68,5° entsprechend einer Breitenänderung von 48° bis 55°) zu messen, und zwar zunächst nur differentiell gegen den Aufstiegsort, so konnte die Nord-Süd-Verschiebung des Ballons gegen jenen Aufstiegsort fast ohne jede Rechnung nach Richtung und Größe unmittelbar beobachtet werden. Änderten sich die beobachteten Werte der magnetischen Inklination nicht, so bewegte sich das Luftfahrzeug nahezu in ost-westlicher Richtung oder genauer auf der entsprechenden, von West-Süd-West nach Ost-Nord-Ost verlaufenden Isokline; nahm die in der Gondel beobachtete Inklination zu, so fuhr der Ballon in nördlicher, nahm sie ab, so fuhr er in südlicher Richtung, um Beträge, die in einfachster Beziehung zu den Inklinationsänderungen stehen und unmittelbar auf einer Isoklinenkarte abgelesen oder differentiell berechnet werden können. Hierbei sei gleich erwähnt, daß nach der Theorie kein merklicher Unterschied besteht zwischen dem Verhalten der magnetischen Linien an der Erdoberfläche und in Höhen der Atmosphäre, bis zu denen bemannte Ballons gelangen.

Seit Juli 1909 sind wir nun, unterstützt durch die wertvollen Ratschläge von Prof. Schmidt-Potsdam, im Besitz eines magnetischen Ballon-Inklinatoriums, das, im Auftrage der Versuchsabteilung der königlichen Verkehrstruppe hergestellt, sehr befriedigende Messungsergebnisse liefert. Auf mehreren Fahrten, die ich unter Mitwirkung von Oberleutnant Geerdtz und in den hierfür zur Verfügung gestellten Freiballons des Luftschiffer-Bataillons unternahm, bewährte sich das auch am Lande bei Ortsveränderungen vorher erprobte Inklinatorium so gut, daß selbst kleinere Abweichungen in der Fahrtrichtung, von der Gondel durch Sicht auf die Erde stets kontrolliert, auch am magnetischen Instrument bemerkbar wurden und daß z. B. bei einer absichtlichen Hochfahrt in Wolken in südsüdöstlicher Richtung die magnetisch gemessene Fahrtkurve fast genau mit der wirklichen, durch Anfangs- und End-Orientierung festgesetzten übereinstimmte. Eine einzelne magnetische Orientierung in

*) Später erhielt ich Kenntnis davon, daß schon früher Hauptmann v. Sigsfeld, de la Baume-Pluvinel-Paris und Prof. Straubel-Jena an eine Verwendung der Inklination zu Orientierungszwecken im Ballon dachten.



Breite ergab sich durchschnittlich bei einem Gesamtarbeitsaufwande von etwa 1 Minute mit einer Genauigkeit von ungefähr 6 km. Außerdem zeigte das Ballon-Inklinatorium nach vorangegangener Eichung auf der erdmagnetischen Hauptstation Potsdam (Inklination 63,3°) auch im absoluten Sinne richtige, der terrestrischen Verschiebung entsprechende Werte der Inklination im Ballon. Hierbei sei erwähnt, daß die bekannte tägliche Variation der erdmagnetischen Inklination, die nur zwischen 1 und 2 Bogenminuten beträgt, natürlich unterhalb der Grenze des Beobachtungsfehlers liegt; die mit der Zeit fortschreitende, gegenwärtig unerhebliche Säkular-Variation der erdmagnetischen Inklination kommt bei einer differentiellen Anordnung der Messungen überhaupt nicht in Frage. Endlich, und das ist sehr wesentlich für die weitere Anwendung magnetischer Inklinationsmessungen im Luftschiff, waren die Beobachtungen an dem neuen Ballon-Inklinatorium unabhängig von Einflüssen des eisernen Ballonringes und sogar des oben im Ballonringe aufgehängten großen Steuer-Fluidkompasses zu machen. Damit kann nunmehr auch die magnetische Ortsbestimmung im Ballon als gelöst gelten. Es ist jetzt möglich, speziell in Deutschland, sogar im Nebel, z. B. bei Fahrten nach Norden, rechtzeitig von der Gondel aus eine Annäherung an die Meeresküsten zu erkennen, sicherlich ein großer Vorteil für die Aero-Navigation. Hinzugefügt sei noch, daß gelegentlich eine vorteilhafte Kombination dieser magnetischen Breitenbestimmung mit der aus Höhenmessung eines Gestirns folgenden astronomischen Längenermittlung im Ballon sich ergibt.

Während der Abfassung dieser Mitteilungen, also etwa zwei Monate nach der ersten Erprobung des oben erwähnten neuen Ballon-Inklinatoriums, erhielt ich Kenntnis von der gleichzeitigen erfolgreichen Durchführung einer anderen magnetischen Ortsbestimmung im Ballon, die Dr. Bidlingmaier-Wilhelmshaven mit neuen Messungen der oben erwähnten Horizontalintensität, also im weiteren Verfolg der Arbeiten von Eschenhagen und Prof. Ebert, gelang. Es freut mich, daß auch dieser Zweig der Aero-Navigation nunmehr ebenfalls von anderer fachmännischer Seite in Angriff genommen ist und auf verschiedenen Wegen eine Lösung gefunden hat. Dr. Bidlingmaier benutzte zur Messung der erdmagnetischen Horizontalintensität seinen auch sonst bei der See-Navigation bewährten Doppelkompaß mit zwei senkrecht übereinander angeordneten Rosen, deren Spreizungswinkel mit der jeweilig herrschenden erdmagnetischen Horizontalintensität variiert. Die auf einer Probefahrt im Ballon am 25. Juli 1909 von Dr. Bidlingmaier erhaltenen Messungen sind, wie der Verfasser selbst angibt, noch stark durch Eisenteile am Freiballon beeinflußt worden. Sie lassen trotzdem erkennen, daß in Zeit von 1 bis 2 Minuten eine magnetische Standlinie mit einer Genauigkeit von 5 bis 10 km wohl erzielt werden kann. Ob die von Dr. Bidlingmaier selbst aufgestellte Forderung, daß alle mit dem Doppelkompaß anzustellenden erdmagnetischen Beobachtungen vollkommene Eisenfreiheit des Ballonkorbes und seiner Umgebung unbedingt voraussetzen, die erfolgreiche Verwendung jenes Doppelkompasses durch geeignete Kompensation im Luftschiff zur Messung der Horizontalintensität in einfacher Weise ermöglicht, muß erst die weitere Erprobung lehren. Das neue magnetische Inklinatorium läßt sich, wie Versuche zeigen, die im Auftrage der Versuchsabteilung der königlichen Verkehrstruppe von mir und Oberleutnant Geerdtz ganz neuerdings in Motor-Ballons ausgeführt wurden, bei ganz

einfacher Kompensation in geeigneter Weise auch im Luftschiff zur magnetischen Ortsbestimmung verwenden.

* * *

Am Schlusse dieser Darlegungen, die einen kurzen Überblick über den gegenwärtigen Stand der „Navigation in der Luft" geben, sei dem Wunsche Ausdruck verliehen, daß dieses neue Gebiet astronomischer und geophysikalischer Meßkunst unter der Mitarbeit möglichst vieler und erfahrener Fachmänner leisten möge, was die großartige Entwicklung der gesamten Luftschiffahrt verlangt.



Die Eroberung des Nordpols.*)

Von Otto Baschin.

Die hoffnungsvollen Wünsche, die vor zwei Jahren anläßlich des bevorstehenden Aufbruchs der Pearyschen Nordpolarexpedition auf dem Dampfer „Roosevelt" von dem hervorragendsten deutschen Polarforscher in dieser Zeitschrift**) zum Ausdruck gebracht worden sind, daß es dem hochverdienten amerikanischen Polarreisenden beschieden sein möge, seine jahrzehntelangen Bemühungen mit dem höchsten Erfolg zu krönen und den Nordpol unseres Erdballs zu erreichen, sind in Erfüllung gegangen. Am 1. März 1909 hat Peary, der Mann mit der eisernen Energie, die Nordspitze des im Westen von Nord-Grönland belegenen Grant-Landes, Kap Columbia, verlassen und die größte seiner vielen auf dem Eise des Polarmeeres ausgeführten Reisen angetreten. In Gewaltmärschen, in den letzten Tagen mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 55 Kilometern pro Tag nach Norden vordringend, gelang es ihm, am 6. April das sehnsüchtig erstrebte Ziel seines Lebens, den nördlichen Endpunkt der Rotationsachse unserer Erde zu erreichen und das amerikanische Sternenbanner daselbst aufzupflanzen. Niemand, der die rastlose Tätigkeit dieses unermüdlichen Forschers in den nördlichsten Landgebieten der Erde und seine an Zahl und Ausdehnung unübertroffenen Schlittenreisen über Land- und Meereis näher verfolgt hat, wird die hohen Verdienste leugnen können, die sich Peary um die arktische Forschung im allgemeinen erworben hat. Wenn irgend jemand Anspruch auf den Ruhm hatte, als Erster zum Nordpol vorgedrungen zu sein, so war es Peary, der sich diesem interessanten Punkte am 21. April 1906 bereits bis auf 332 km genähert und damit alle seine Vorgänger bei dem Wettlauf übertroffen hatte.

Die unbestreitbaren Verdienste, die sich Peary durch diese Großtat auf dem Gebiete der geographischen Entdeckungen erworben hat, werden dadurch nicht geringer, daß der Pol nahezu ein Jahr vorher schon von einem anderen amerikanischen Forscher erreicht worden war, so daß diesem die Priorität zugestanden werden muß. Es war ein typisches Beispiel für die Duplizität der Ereignisse, daß am 1. September die Welt durch ein Telegramm alarmiert wurde, nach dem der amerikanische Arzt Dr. F. A. Cook am 21. April 1908 den Nordpol erreicht hätte, während fünf Tage später der Telegraph die Nachricht von dem Erfolge Pearys brachte. Cook hatte als Arzt die zweite Expedition Pearys nach Grönland in den Jahren 1891 bis 1892 mitgemacht und sich zeitweise an den Schlittenreisen, die dieser über das grönländische Inlandeis ausführte, beteiligt. Er begleitete sodann die belgische Südpolar-Expedition 1897 bis 1898 auf dem Schiff „Belgica" und führte in den Jahren 1903 und 1906 Hochgebirgstouren in Alaska aus, in deren Verlaufe er die Spitze des 6215 m hohen Mac Kinley-Berges erstieg und nachwies, daß dieser der höchste Gipfel des nordamerikanischen Kontinentes sei. So hatte er das Eis in den drei großen geographischen Modifikationen als Nordpolar-, Südpolar- und Hochgebirgs-Eis kennen gelernt und

*) Dieser Aufsatz war im Druck, bevor die Universität Kopenhagen ihr Urteil über die Aufzeichnungen Dr. Cooks veröffentlicht hatte.

**) Siehe „Marine-Rundschau" 1908, Seite 588.



durfte sich an die Lösung derjenigen Aufgabe wagen, die in seinem Vaterlande in den letzten Jahren als ein Ziel nationalen Ehrgeizes aufgestellt worden war, „den nördlichsten Punkt der westlichen Halbkugel zu erreichen".

Es darf jedoch nicht verschwiegen werden, daß an der Richtigkeit der Reiseberichte Cooks wie Pearys mehrfach, auch von autoritativer Stelle, Zweifel geäußert worden sind, und daß namentlich die Zuverlässigkeit der Angaben von Cook stark bestritten wird, besonders von amerikanischen Gelehrten. Dies hat zu dem in der Geschichte geographischer Entdeckungen etwas ungewöhnlichen Verfahren geführt, daß beide Forscher ihr Beweismaterial gelehrten Körperschaften zur Verfügung stellten, die dessen Prüfung vornehmen und entscheiden sollen, ob die Zweifel an der Richtigkeit berechtigt sind oder nicht. Peary hat sein Material der National Geographic Society in Washington übergeben, während sich die Universität Kopenhagen bereit erklärt hat, die Prüfung der Cookschen Aufzeichnungen zu übernehmen. Die angebotene Mitwirkung der National Geographic Society bei dieser Prüfung ist von der dänischen Universität abgelehnt worden.

Solange das Resultat dieser beiden Prüfungen nicht veröffentlicht ist, dürfte es sich empfehlen, an dieser Stelle auf eine Kritik zu verzichten und sich darauf zu beschränken, ohne jede Parteinahme den Sachverhalt so darzustellen, wie er von den beiden Forschern selbst geschildert worden ist.

Mit der Eroberung des Nordpols ist nunmehr ein Kampf siegreich entschieden, der von all den vielen Kämpfen, welche die Geschichte der geographischen Entdeckungen aufweist, am längsten gedauert hat und am intensivsten geführt worden ist. In dieser Geschichte lassen sich ziemlich deutlich zwei Tendenzen unterscheiden, nämlich das Bestreben, die Norpolarregion zu erforschen, und die Absicht, zum Pole selbst zu gelangen. Selbstverständlich schließen die beiden Bestrebungen einander nicht aus, im Gegenteil, sie sind meist eng miteinander verknüpft, und erst in den letzten Jahrzehnten wird die Erreichung des Nordpols sozusagen Selbstzweck. Bei zahlreichen Expeditionen früherer Zeiten finden wir dagegen auch die Absicht, zum Pole zu gelangen, deutlich ausgesprochen. Auf diese Reisen, die eingestandenermaßen den Pol als letztes Ziel ihres Strebens ansehen, wollen wir uns bei den folgenden Ausführungen im wesentlichen beschränken und aus der überaus großen Zahl der übrigen Fahrten nur einige wenige hervorheben, die für das Verständnis der historischen Entwicklung der Nordpolarforschung von Bedeutung sind. Denn die Geschichte der arktischen Forschung ist eng verknüpft mit den geographischen Problemen der einzelnen Zeitepochen.

Kein geographisches Ziel hat die Aufmerksamkeit der Menschheit in gleichem Maße gefesselt und die allgemeine Anteilnahme in gleichem Maße erregt, wie der Nordpol. In den treibenden Kräften, wie in den Mitteln, die zu seiner Erreichung angewandt wurden, spiegeln sich deutlich die Fortschritte in der allgemeinen Kulturentwicklung der Menschheit wider. Dies gilt schon für die ersten Anfänge der Polarforschung, als es sich darum handelte, festzustellen, ob die eigenartigen astronomischen Verhältnisse der Polarzone, die aus der von Pythagoras gelehrten Kugelgestalt der Erde abgeleitet wurden, wirklich vorhanden wären. Zu diesem Zweck hat schon um das Jahr 330 vor Christi Geburt ein Grieche namens Pytheas aus Massilia, dem heutigen Marseille, eine Fahrt nach Norden unternommen, die ihn vermutlich bis an die Grenze

der Polarzone brachte. Pytheas hat sicherlich eine für die damalige Zeit hervorragende Summe von Kenntnissen auf dem Gebiete der Astronomie und der Nautik besessen, was schon daraus hervorgeht, daß er, wahrscheinlich als Erster, die wirkliche Ursache von Ebbe und Flut in der Anziehungskraft des Mondes erkannte. Umsomehr muß man es bedauern, daß seine Original-Reiseberichte, die noch im fünften Jahrhundert der christlichen Zeitrechnung vorhanden waren, später verloren gingen und daß nur Auszüge aus seinen Schriften erhalten blieben, die uns zum großen Teil nur in entstellter oder verstümmelter Form überliefert worden sind.

Seit jener fernen Zeit verging mehr als ein Jahrtausend bis zur nächsten Polarfahrt, und es darf uns mit besonderer Befriedigung erfüllen, daß es Deutsche waren, die diese erste Forschungsreise, über die wir genauer unterrichtet sind, ausführten. Eine Anzahl von friesischen Edelleuten taten sich zu einer Expedition zusammen, deren ausgesprochener Zweck es war, festzustellen, ob das Gerücht auf Wahrheit beruhe, nach dem im Norden der Wesermündung kein Land mehr vorhanden sei, vielmehr dort sich das Weltmeer ins Unendliche ausdehne. Auf mehreren Schiffen trat man die Reise im Jahre 1040 von der Wesermündung aus an, und nach abenteuerlichen Erlebnissen kehrten die Teilnehmer auch glücklich wieder nach Bremen zurück. Es läßt sich jedoch aus den über die Fahrt vorliegenden Berichten nicht entnehmen, wie weit diese ersten Polarfahrer des Mittelalters nach Norden vorgedrungen sind.

In höchstem Grade interessant ist es nun, aus der weiteren Entwicklung der Nordpolarforschung zu ersehen, daß diese eng verknüpft ist mit den zu der betreffenden Epoche gerade im Vordergrunde des Interesses stehenden geographischen Problemen. War es bei den bisher erwähnten beiden Polarfahrten im wesentlichen der Wissensdrang gewesen, der die Triebfeder für diese Unternehmungen gebildet hatte, so trat zu Beginn des Zeitalters der großen Entdeckungen ein Umschwung grundlegender Art ein, indem jetzt Erwägungen handelspolitischer Natur den Antrieb zu weiteren Nordpolarreisen bildeten. Es ist allgemein bekannt, daß nach der Entdeckung Amerikas durch die Spanier und der Auffindung des Seeweges nach Ostindien durch die Portugiesen diese beiden Staaten jeden Wettbewerb fremder Nationen in der Ausbeutung der Schätze Indiens und Ostasiens dadurch verhinderten, daß sie die um die Südspitzen Amerikas und Afrikas führenden Seewege nach den reichen Ländern Asiens mit ihren Seestreitkräften durchaus beherrschten. Es wiederholte sich hier derselbe Vorgang, der bereits zwei Jahrtausende früher den Phöniziern die ungestörte Monopolisierung des ertragreichen Handels mit allen außerhalb des Mittelmeers gelegenen Ländern ermöglichte. In beiden Fällen war es die Übermacht zur See, der sich die anderen Völker bedingungslos zu fügen hatten. Ohnmächtig mußten sie zusehen, wie ungeheure Handelsgewinne aus jenen überseeischen Ländern gezogen und reiche Schätze in den Heimatländern der seebeherrschenden Nationen angehäuft wurden. Es lag nahe, daß die schwächeren Staaten den Versuch machten, auf anderen, nicht der Herrschaft der Spanier und Portugiesen unterworfenen Seewegen an die Quellen des Reichtums zu gelangen, und diese Versuche wurden die Geburtsstätte der glänzendsten Epoche, welche die Nordpolarforschung aufzuweisen gehabt hat. Diese Epoche begann etwa um das Jahr 1500, als die in englischen Diensten stehenden

Italiener John und Sebastian Cabot darauf aufmerksam machten, daß man im hohen Norden sehr viel kürzere Strecken in westlicher oder östlicher Richtung zu durchsegeln habe, um die gleiche Anzahl von Längengraden zu durchmessen, als in äquatorialen Gegenden. Es sei also nur nötig, weit genug nach Norden zu segeln und dann den Kurs nach Westen oder Osten zu nehmen, um unbehelligt von Spaniern und Portugiesen, und noch dazu auf viel kürzeren Wegen an die Ostküste Asiens zu gelangen. Diese Argumente waren so schlagend und ihre Richtigkeit durch einen flüchtigen Blick auf den Globus so leicht zu beweisen, daß die beiden Probleme der nordwestlichen und der nordöstlichen Durchfahrt, als deren geistige Urheber die beiden Cabots demnach zu betrachten sind, vier Jahrhunderte lang von beherrschendem Einfluß auf die Entwicklung der Nordpolarforschung wurden. Es ist schon früher in dieser Zeitschrift hervorgehoben worden,*) daß durch die nordöstliche Durchfahrt der Weg von Nordeuropa nach Ostasien auch jetzt noch um mehr als ein Drittel verkürzt wird, da z. B. die Entfernung von Hamburg nach Yokohama über Suez 11 500, um Sibirien herum dagegen nur ungefähr 7200 Seemeilen beträgt. Dieser Unterschied war natürlich vor dem Durchstich des Suezkanals noch bedeutend größer, denn auf der Route um die Südspitze Afrikas gemessen beträgt der Seeweg zwischen beiden Häfen mehr als 15 000 Seemeilen.

Auf eine auch nur flüchtige Schilderung der Fahrten zur Aufsuchung der nordwestlichen und der nordöstlichen Durchfahrt an dieser Stelle muß schon aus dem Grunde verzichtet werden, weil es den Rahmen dieser Zeitschrift weit überschreiten würde, wenn wir auch nur die wichtigsten der zu diesem Zwecke ausgesandten 184 Nordpolarexpeditionen hier anführen wollten. Dazu kommt, daß bereits früher aus berufenerer Feder Darstellungen der Nordwestpassage**) und der Nordostpassage***) gegeben worden sind, so daß wir uns bezüglich dieser auf einige Ergänzungen, die von allgemeinerem Interesse sind, beschränken können.

Schon die erste im Jahre 1527 von Thorne ausgeführte Expedition, die von England ausging, um auf dem kürzesten Wege, d. h. direkt über den Nordpol nach China zu segeln, mußte die Erfahrung machen, daß der neue Weg doch recht große Schwierigkeiten bot, die man bis dahin nicht gekannt und auch nicht erwartet hatte, da man, vielleicht unbewußt, die Anschauungen über das europäische Klima auch auf nördlichere Gebiete übertragen zu können glaubte. Die Völker des nordwestlichen Europa waren nämlich gewöhnt, auf den Seefahrten an ihren Küsten keine großen Unterschiede im Klima und namentlich nicht in den Temperaturverhältnissen zu finden. Die durchschnittliche Juli-Temperatur in Bordeaux unter 44¾° nördlicher Breite beträgt 20,6° C., die von Hammerfest an der norwegischen Küste in 70¾° nördlicher Breite 11,8° C., und im Januar sind die entsprechenden Temperaturen 5,6° und —5,2° C. Auch die westlich an Europa grenzenden Meere zeigen keine großen thermischen Unterschiede, und im Januar herrscht unter dem Polarkreis zwischen Island und Norwegen die gleiche, noch über dem Gefrierpunkt liegende Lufttemperatur wie in der südlichen Nordsee. Diese große Bevorzugung im Wärmehaushalt, die Nordwest-

*) Siehe „Marine-Rundschau" 1907, Seite 981.
**) Siehe „Marine-Rundschau" 1908, Seite 579 bis 588.
***) Siehe „Marine-Rundschau" 1907, Seite 979 bis 992.

europa vor allen anderen Ländern der Erde auszeichnet, ist bekanntlich eine Wirkung des Golfstroms, der wie eine gewaltige Warmwasserheizung die atlantische Westküste Europas bespült und zur Folge hat, daß kein Hafen dieser Küste, selbst Hammerfest nicht ausgenommen, jemals im Winter zufriert. Es kann deshalb nicht wundernehmen, daß man in dem Anfangsstadium der Nordpolarforschung glaubte, daß die Abnahme der Temperatur im höchsten Norden etwa in gleichem Maße stattfinden werde, wie man es in den europäischen Meeresteilen gewohnt war. Diese falsche Ansicht wurde gleich der ersten Expedition zur Aufsuchung der nordöstlichen Durchfahrt, die unter dem Befehl von Willoughby im Jahre 1553 auszog, verhängnisvoll. Sie geriet bald in dichtes Packeis, und Willoughby sah sich gezwungen, die erste Überwinterung im Polargebiete auszuführen, deren Strapazen die Expeditionsteilnehmer jedoch nicht gewachsen waren. Er selbst und seine ganze 62 Köpfe starke Begleitmannschaft gingen im Winter 1553 bis 1554 an Hunger, Kälte und Skorbut zugrunde.

Nun erst wurde man sich der Schwierigkeiten bewußt, welche die Schiffahrt in dem mit treibendem Eis bedeckten Nordpolarmeere zu überwinden hatte. Man sah ein, daß es, um das Interesse an diesen Unternehmungen wach zu halten, besonderer Anregungen und Unterstützungen bedurfte. Die Holländer, denen an der Auffindung der nordöstlichen Durchfahrt besonders viel gelegen war, setzten daher für die Durchführung der Aufgabe einen Preis von 25000 Gulden aus und veranlaßten in den Jahren 1594 bis 1597 mehrere Expeditionen, den Versuch zu wagen, auf diesem Wege nach China und Japan zu gelangen. Die letzte dieser Expeditionen stand unter dem Befehl von Wilhelm Barents, der wohl der erfolgreichste Polarreisende des 16. Jahrhunderts genannt werden darf. Sein Name ist untrennbar verknüpft mit der Inselgruppe Spitzbergen, deren Entdeckung ihm zu verdanken ist, und mit dem zwischen diesem und der Doppelinsel Nowaja Semlja gelegenen Teile des Eismeeres, der seinen Namen trägt. Auch er war gezwungen, auf der letztgenannten Insel zu überwintern, worauf man sich jetzt, durch das Schicksal Willoughbys gewarnt, wohlweislich eingerichtet hatte. Doch waren die Schrecknisse des arktischen Winters unterschätzt worden, so daß Barents selbst und ein Teil seiner Mannschaft wiederum der Kälte und dem Skorbut zum Opfer fielen. Erst im Jahre 1871 wurde das Winterhaus der Expedition völlig unversehrt mit der wohl erhaltenen Einrichtung an Geräten aller Art, Uhr, Büchern usw., wiedergefunden, und selbst der in einem Pulverhorn im Rauchfang der Hütte versteckte, eigenhändig geschriebene Reisebericht von Barents konnte zurückgebracht und der Vergessenheit entrissen werden.

Als geistig bedeutendster Polarforscher dieser Epoche aber ist der Engländer Henry Hudson zu nennen, der durch seine wissenschaftliche Bildung und die Großzügigkeit seiner Fahrten alle Vorgänger weit übertraf. Er war der Erste, der im Jahre 1607 den 80. Grad nördlicher Breite passierte und bis 82 Grad vordrang. Es ist aufs tiefste zu beklagen, daß auch er frühzeitig ein tragisches Ende fand, indem er in der nach ihm benannten Hudson-Bay 1611 von meuternden Matrosen in einem Boot ausgesetzt und seinem Schicksal überlassen wurde.

Mit ihm schwindet die letzte hervorragende Gestalt aus diesem Zeitabschnitt, und zugleich vollzieht sich ein Wechsel in den Triebkräften der Nordpolarforschung.

Die großen Handelsgesellschaften waren durch die Mißerfolge entmutigt und konnten sich zudem der Überzeugung nicht verschließen, daß die natürlichen Verhältnisse im Eismeer für die praktische Schiffahrt so ungünstig waren, daß weder die Nordwest- noch die Nordost-Durchfahrt, selbst wenn sie wirklich vorhanden sein sollten, als Verkehrswege zur See praktisch in Betracht kommen konnten. Aber in dem gleichen Maße, wie die eine Triebfeder ihre Zugkraft verlor, begann eine andere zu wirken. Die Entdeckungsfahrten hatten der Welt die Kenntnis von dem gewaltigen Reichtum an wertvollen jagdbaren Tieren übermittelt, die in den eisigen, vom Menschen nicht besuchten Gewässern in großen Scharen heimisch waren. Es zeigte sich bald, daß das unwirtliche Nordpolarmeer eines der reichsten und ergiebigsten Jagdgründe unserer Erde darstellt, und es dauerte nicht lange, bis der Meeresteil in der Nähe von Spitzbergen alljährlich der Tummelplatz vieler Hunderte von Schiffen war, deren Besatzung auf Eisbären-, Robben- und Walfang ausging und großen Gewinn mit ihren Fangergebnissen erzielte. Eigentliche Entdeckungen sind von diesen Fangschiffern nur in sehr bescheidenem Maße gemacht worden, was nicht Wunder nehmen kann, da den abenteuernden Raubfischern natürlich jedes Verständnis für den Wert solcher Entdeckungen abging. Immerhin ist es interessant, daß wir in Berichten über die Fahrten holländischer Fangschiffer wiederholt auf die Bemerkung stoßen, daß es einzelnen gelungen sei, bis zum Nordpol und sogar darüber hinaus vorzudringen.

Der Beruf der Fangschiffer war mit der Zeit so einträglich geworden, daß die Polarfahrer sich lieber diesem zuwandten, anstatt ihre Kräfte dem fruchtlosen Suchen nach der nordwestlichen Durchfahrt zu widmen. Die englische Regierung glaubte daher, das verloren gegangene Interesse für diesen Seeweg nach dem Muster der holländischen Regierung durch die Aussetzung eines Preises wieder anfachen zu können, der im Jahre 1743 in Höhe von 400000 Mark bewilligt und 1818 wieder erneuert wurde. Damals übernahm die britische Regierung auch die Kosten der Ausrüstung aller zur Auffindung der nordwestlichen Durchfahrt ausgeschickten Expeditionen, so daß man begann, die Lösung dieses Problems in England als eine nationale Ehrensache zu betrachten. Und die britische Nation hat sich in der Tat in den folgenden Jahrzehnten durch die intensive Erforschung jenes langgesuchten Schiffahrtsweges ein stolzes Denkmal gesetzt, das in der Geschichte der geographischen Entdeckungen einzig dasteht. Besondere Anerkennung gebührt dabei der britischen Admiralität, die mit weitausschauendem Blick erkannte, daß hier eine Gelegenheit gegeben sei, englische Seeleute in der Überwindung von Schwierigkeiten zu schulen, wie sie in ähnlicher Weise nicht so leicht wieder geboten würde. Es ist bekannt, wie Jahrzehnte lang Expedition auf Expedition folgte und wie es schließlich Mc Clure gelang, 1853 die letzte noch unbekannte Strecke der nordwestlichen Durchfahrt zu entschleiern, allerdings unter Zurücklassung seines Schiffes „Investigator“, das bei Banks-Land im Eise eingeschlossen blieb. Weniger bekannt dürfte es sein, daß dieses Schiff im Jahre 1907 von Walfängern wieder aufgefunden wurde und sich noch in so brauchbarem Zustande befand, daß es zurückgebracht werden konnte. Dieser Fall der Wiederauffindung eines im Stich gelassenen Schiffes nach mehr als 50 Jahren dürfte der einzige sein, der bisher aus der Geschichte der Entdeckungen bekannt geworden ist. Bei allen Expeditionen, die den Problemen der Nordwest- und der Nordostdurchfahrt nach-

gegangen waren, bildete die Erreichung des Nordpols nur ein Ziel, das nebenbei angestrebt, auf das aber ein besonderes Gewicht nicht gelegt wurde. Erst im 19. Jahrhundert sehen wir Polarexpeditionen ausgehen, deren Hauptziel ausgesprochenermaßen die Erreichung des Nordpols selbst ist. Jetzt gelangte auch zum ersten Male ein Hilfsmittel bei der Polarforschung zur Anwendung, dem in Zukunft die größten Erfolge zu verdanken waren, nämlich der Schlitten. Es gehörte entschieden ein nicht gewöhnlicher Mut dazu, den sicheren Boden der Seeschiffe zu verlassen und auf den unsicheren, von Spalten durchzogenen und oft durch offenes Wasser voneinander getrennten Eisschollen mit Schlitten vorzudringen. Aus diesem Grunde benutzte man auch anfangs nicht die Schlitten in ihrer heutigen Form, sondern konstruierte Schlittenboote, die im Wasser als Boote, auf dem Eise als Schlitten benutzt werden konnten. Der Plan zu der ersten derartigen Expedition rührte von John Franklin her, der der britischen Admiralität ein solches Projekt vorlegte und sich anheischig machte, mit diesem neuen Beförderungsmittel nach dem Nordpol vorzudringen. Da jedoch Franklin zunächst eine seiner großen Landreisen im arktischen Amerika antrat, so mußte er den Plan fallen lassen, der aber sofort von anderer Seite aufgegriffen wurde. Sein Landsmann Parry, der sich bereits durch sehr erfolgreiche Entdeckungsfahrten im arktischen Archipel Amerikas ausgezeichnet und den auf die Erreichung des 110. Meridians westlicher Länge ausgesetzten Preis von 100 000 Mark gewonnen hatte, begab sich im Frühjahr 1827 nach den nördlichen Spitzbergen, um von dort aus die erste größere arktische Schlittenreise anzutreten. Leider verging mit dem Aufsuchen eines geeigneten Hafens ein guter Teil der besten Jahreszeit, so daß der Aufbruch erst in der zweiten Hälfte des Juni erfolgen konnte. Anfangs im offenen Wasser rudernd, später die Bootsschlitten über die Eisschollen ziehend, kam man nur unter großen Mühseligkeiten vorwärts; aber der unermüdlichen Ausdauer der Expeditionsteilnehmer war es zu verdanken, daß am 23. Juli die Breite von 82° 45′ erreicht wurde. Daß die Expedition nicht weiter vordrang, lag zum Teil an der Schwerfälligkeit der Ausrüstung und der unpraktischen Konstruktion der Bootsschlitten, deren jeder mindestens von 14 Mann gezogen werden mußte, da sich die mitgenommenen acht Renntiere nicht als brauchbare Zugtiere erwiesen. Der Hauptgrund aber war in der Beschaffenheit des Eises zu suchen, das nicht, wie man vermutet hatte, aus ebenen Schollen, sondern aus übereinander geschobenen und zerklüfteten Packeismassen bestand. Dazu kam, daß bei der vorgerückten Jahreszeit die Oberfläche des Eises weich war, und schließlich noch, daß die widrige Meeresströmung die Schollen schneller nach Süden trieb, als die Reisenden auf ihnen nordwärts zogen. So wirkten eine große Zahl ungünstiger Umstände zusammen, die größere Erfolge verhinderten. Immerhin ist es bemerkenswert, daß die von Parry erreichte hohe Breite in den folgenden 49 Jahren nicht überschritten wurde.

Die fortgesetzten Mißerfolge der zahlreichen Polarfahrten jener Epoche hatten abermals ein erhebliches Abflauen des Interesses an dem Nordpolarproblem zur Folge. Die Enttäuschung war so groß, daß selbst die britische Admiralität von ihr ergriffen wurde und nicht nur alle weiteren Unternehmungen einstellte, sondern sogar den ausgesetzten Preis von 400000 Mark zurückzog. Aber diese Zeit der Depression währte nur einige Jahre, denn gleich darauf erwuchs der Polarforschung eine neue mächtige

Anregung durch praktische und theoretische Erfolge auf dem Forschungsgebiete des Erdmagnetismus, dessen Wichtigkeit für die praktische Schiffahrt mit deren zunehmender Ausdehnung immer klarer erkannt und gewürdigt wurde. Im Jahre 1831 hatte der Engländer Roß die Lage des magnetischen Nordpols der Erde auf der nördlichsten Halbinsel des amerikanischen Festlandes, Boothia Felix, bestimmt, und 1838 veröffentlichte der deutsche Physiker Gauß seine Theorie des Erdmagnetismus, welche die Wichtigkeit erdmagnetischer Beobachtungen in der Nähe der Pole für die Berechnung der magnetischen Deklination auf allen Meeren der Erde in das hellste Licht rückte. Die Gaußsche Theorie wurde damals der Anlaß zur intensiven und überaus erfolgreichen Inangriffnahme der Südpolarforschung. Aber auch auf die Nordpolarforschung wirkte sie wiederbelebend, so daß 1845 eine Expedition auf zwei Schiffen unter Franklin zum Zwecke erdmagnetischer Messungen in der Nähe des magnetischen Nordpols ausgesandt wurde, deren Untergang bekanntlich wiederum zur Aussetzung eines Preises von 400000 Mark und zur Aussendung zahlreicher Hilfsexpeditionen — im Jahre 1850 allein mit 16 Schiffen — Veranlassung gab.

Auch in dieser Epoche hat sich die britische Nation abermals ein ehrendes Denkmal durch die zahlreichen Beispiele tatkräftiger Hilfeleistung und aufopferungsvoller Nächstenliebe gesetzt. Immer dringender wurde aber jetzt der Wunsch nach der Erreichung des Poles selbst laut, und so sehen wir in den folgenden Jahrzehnten, daß fast bei allen Polarexpeditionen die Erreichung des Nordpols entweder ausgesprochenermaßen oder als heimlich gehegter Wunsch auf dem Programm steht.

Mit großen Hoffnungen begleitete man die Aussendung der mit einem Kostenaufwand von 2½ Millionen Mark ausgerüsteten englischen Expedition, die unter der Leitung von Nares auf den beiden Schiffen „Discovery" und „Alert" zum ersten Male durch die schmalen Meeresstraßen des Kennedy- und Robeson-Kanals zwischen Nordgrönland und Grantland vordrang. Die „Alert" überwinterte bei Kap Sheridan an der Nordostecke Grantlands in 82½°, der nördlichsten bis dahin von einem Schiff erreichten Breite, und ein Offizier der Expedition, Markham, gelangte auf dem Eise des Polarmeeres über die von Parry 1827 erreichte Breite hinaus und kehrte erst am 12. Mai 1876 in 83° 20′ um. Einem Offizier der amerikanischen Expedition unter Greely, namens Lockwood, war es beschieden, auch diese hohe Breite noch zu übertreffen und an der Nordküste Grönlands am 13. Mai 1882 bis 83° 30′ vorzudringen.

Ein neuer Abschnitt in der Polarforschung und ein grundlegender Fortschritt in ihrer Methodik begann jedoch erst mit der norwegischen Nordpolar-Expedition auf der „Fram". Zum ersten Male in der Geschichte der Nordpolarforschung versuchte man nicht, wie es bis dahin zumeist der Fall gewesen war, auf gut Glück von irgend einer Seite her den Vorstoß nach dem Pole auszuführen, sondern es wurde der Weg so gewählt, daß die Meeresströmungen im Polarbecken das im Eise eingefrorene Schiff bis in die Nähe des Nordpols befördern mußten. Sowohl bei dem Leiter der Expedition, Fridtjof Nansen, wie bei Otto Sverdrup, dem Führer des Schiffes, das einen neuen, den Gefahren des Polareises genügenden Widerstand bietenden Schiffstyp darstellte, verbanden sich reiche arktische Erfahrung und kühner Wagemut mit wissenschaftlichem Scharfsinn und nüchterner Überlegung. Die große erfolgreiche,

von 1893 bis 1896 dauernde Reise der „Fram" durch das Polarmeer sowie ihre spätere vierjährige Fahrt im arktischen Nordamerika lieferten den Beweis, daß die Gefahren der Eispressungen durch zweckmäßige Konstruktion des Expeditionsschiffes auf ein Minimum reduziert werden konnten. Es verdient unsere größte Bewunderung, daß Nansen in der höchsten bis dahin erreichten Breite von 84° den sicheren Boden dieses Schiffes am 14. März 1895 verließ, mit einem Begleiter und zwei Schlitten auf dem treibenden Eise des Polarmeeres dem Pol zustrebte und schließlich am 7. April 1895 als nördlichsten Punkt 86° 4′ erreichte. Aber auch als Meister der exakten Forschung und Organisator wissenschaftlicher Arbeit bewährte sich Nansen bei dieser Expedition. Die sorgfältigen ozeanographischen Messungen, die auf der dreijährigen Eismeerfahrt der „Fram" ausgeführt wurden, und ihre musterhafte Bearbeitung haben der wissenschaftlichen Meereskunde reiches Material zugeführt und der weiteren Forschung mannigfache Anregung gegeben. Zahlreiche ozeanologische Probleme sind als Frucht der Nansenschen Expedition aufgestellt und ihre Lösung in Angriff genommen worden. In diesem Sinne der harmonischen Ergänzung von Wissenschaft und Praxis darf Nansen auch heute noch als die führende Persönlichkeit in der Nordpolarforschung bezeichnet werden, wenn auch die große Masse des nicht sachverständigen Publikums leicht geneigt ist, jeden weiteren erzielten Rekord als einen größeren Erfolg anzusehen. Und solche Erfolge, die in der Erreichung eines höheren Breitengrades bestanden, sind bald nach der Nansenschen Expedition von italienischer und amerikanischer Seite zu verzeichnen gewesen.

Im Frühjahr 1900 drang der italienische Marineoffizier Cagni, ein Mitglied der Expedition des Prinzen Ludwig Amadeus von Savoyen, vom nördlichen Franz Joseph-Land aus, wo man überwinterte, auf sechs Schlitten mit 45 Hunden nach Norden vor und kam in Begleitung zweier Alpenführer und eines Matrosen am 25. April bis 86° 34′, also noch 56 km weiter nordwärts als Nansen. Inzwischen aber hatte auch Peary, getragen von dem Ehrgeiz seiner Landsleute, begonnen, zielbewußt und mit zäher Energie den Kampf um den Nordpol aufzunehmen und in systematischer Weise durchzuführen. Er legte Wert darauf, von der amerikanischen Seite her, d. h. von den Nordküsten Grönlands und Grantlands ausgehend, den Pol zu erreichen. Seit dem Jahre 1892 hat er unermüdlich diese nördlichsten Länder unseres Erdballs erforscht und zu geeigneten Zeiten Vorstöße auf Schlitten nach Norden ausgeführt. Dabei gelangte er am 16. Mai 1900 bis 83° 50′, am 21. April 1902 bis 84° 17′ und, wie bereits erwähnt, am 21. April 1906 bis 87° 6′.

Soweit war der Wettlauf nach dem Pol, denn diese Form hatte die Nordpolarforschung jetzt angenommen, gediehen, als Cook 1907 in Begleitung des amerikanischen Millionärs Bradley auf dessen Motoryacht nach Etah, der nördlichsten in 78⅓° an der Westküste Grönlands gelegenen Eskimoansiedlung fuhr und von dort aus am 19. Februar 1908 mit zahlreichen Hunden und elf Begleitern zunächst nach Westen aufbrach und den zugefrorenen Smith-Sund überschritt. Nach Durchquerung des Ellesmere-Landes ging es nordwärts durch den Nansen-Sund bis zur Nordspitze des Axel Heiberg-Landes, von wo aus nun am 10. März die Reise über den unbekannten Teil des Polarmeeres ihren Anfang nahm. Mit 2 Eskimos, 12 Hunden

und 2 Schlitten wurde nach Cooks Bericht am 21. April*) schließlich der Pol erreicht und festgestellt, daß er im Meere liegt. Die Rückreise gestaltete sich höchst schwierig, da das Eis von sehr schlechter Beschaffenheit war und offenes Wasser häufig zu großen Umwegen zwang. Es gelang Cook daher nicht, die am Nansen-Sund angelegten Proviantdepots zu erreichen, sondern er mußte südlich von Ellesmere-Land, jenseits des Johns-Sundes, an der Nordküste der Insel Nord-Devon bei Kap Sparko in der primitivsten Weise mit seinen beiden treuen Eskimos überwintern. Erst im Frühjahr 1909 traf er wieder in Etah ein.

Der Kampf um den Nordpol ist somit beendet, und den Sieg hat die große, mächtig aufstrebende nordamerikanische Nation davongetragen. In wissenschaftlichen Kreisen ist nun neuerdings mehrfach betont worden, daß der Erreichung des Nordpols an und für sich kein Wert beizumessen sei. Ein hervorragender amerikanischer Gelehrter soll sogar nach einem Berichte des „Daily Telegraph“ dem Standpunkt Ausdruck verliehen haben, daß die Wichtigkeit dieser Tat einzig und allein davon abhänge, was an wissenschaftlichen Ergebnissen mitgebracht worden sei. Wenngleich man es einem berufenen Vertreter der Wissenschaft nicht wird verdenken können, daß er den Wert eines Unternehmens hauptsächlich nach dessen wissenschaftlichen Ergebnissen beurteilt, so liegt doch für die Allgemeinheit keine Veranlassung vor, sich dieser Anschauung anzuschließen. Bei einer so einseitigen Vertretung des wissenschaftlichen Standpunktes wird nämlich häufig ein Moment übersehen, das derartigen Großtaten, wie es die Erreichung des Nordpols ist, weit größeren Wert verleiht, als mancher Fachgelehrte gelten lassen möchte, nämlich die nationale Bedeutung solcher Erfolge.

Mit vollem Recht hat Peary dieses Moment vor seiner ersten Ausreise auf der „Roosevelt“ in einer Ansprache an Präsident Roosevelt in folgenden Worten betont: „Wenn hin und wieder die Meinung ausgesprochen wird, daß die Erreichung des Pols keinen Wert und kein Interesse hat, so möchte ich eines hervorheben: Sollte ein Amerikaner der erste sein, der das Sternenbanner an der gepriesenen Stelle hißt, so würde es weder in der Heimat noch im Auslande einen amerikanischen Bürger geben, der sich nicht mit etwas größerer Freude und größerem Stolze daran erinnerte, ein Amerikaner zu sein. Und allein diese Steigerung des Stolzes und des Patriotismus von Millionen würde reichlich alle Opfer, die für die Erreichung des Pols gebracht sind, aufwiegen.“ Daß solche Imponderabilien in der Tat von hervorragendem Einfluß auf das Selbstbewußtsein und von größter Bedeutung für das nationale Empfinden eines Volkes sind, das zeigt uns das stolze Beispiel Englands, dessen Seemacht nicht zum kleinsten Teil seine Wurzeln in jenen großen Zeiten geschlagen hat, als das arktische Problem eine Domäne der britischen Nation war.

Außer dieser sind, wie wir sahen, vor allem Holländer, Norweger und Amerikaner an der Eroberung des Nordpols beteiligt. Deutschlands Anteil dagegen

*) Wie aus den oben angeführten Daten ersichtlich ist, gewährt der Monat April die größte Aussicht auf Erreichung hoher Breiten (der 21. April ist dabei zufällig ein besonders bevorzugtes Datum). Dies erkannte schon Parry, der 1845 der britischen Admiralität vorschlug, eine Schlittenexpedition im April von Spitzbergen auszusenden, die seiner Meinung nach den Nordpol erreichen könne, weil in jenem Monat die drei Hauptschwierigkeiten: die Unebenheit des Eises, die Weichheit des Schnees und die südliche Meeresströmung, die seiner Expedition das größte Hindernis bereitet hatten, nicht zu fürchten wären.

ist nicht so groß, wie er an der Entdeckungsgeschichte anderer Gebiete, z. B. Afrikas, gewesen ist, ein Umstand, der zweifellos auf das Fehlen einer deutschen Seemacht in früheren Zeiten zurückgeführt werden darf. Berücksichtigt man diesen Umstand, so muß man es immerhin als eine anerkennenswerte Leistung hervorheben, daß die erste größere Nordpolarreise im Jahre 1040 von deutschen Edelleuten ausging. Aber auch im verflossenen Jahrhundert haben deutsche Gelehrte — es sei nur an Gauß und Petermann erinnert — durch wissenschaftliche Untersuchungen und begeisterte Agitation die Nordpolarforschung kräftig gefördert. Auf das Betreiben des letzteren kam auch eine erfolgreiche Expedition zustande, der es vergönnt war, einen Teil der unbekannten Ostküste Grönlands zwischen 73° und 77° unserer Kenntnis zu erschließen.

Auch in der Gegenwart sind Projekte zur Ausrüstung einer deutschen Expedition zum Nordpol in der Schwebe, und es ist bezeichnend, daß ein Hilfsmittel dafür in Aussicht genommen ist, in dessen Beherrschung Deutschland zur Zeit den ersten Platz einnimmt, nämlich ein Luftschiff des starren Systems. Mit Zuhilfenahme eines solchen wollen Graf v. Zeppelin und H. Hergesell, unter Einschaltung einer Zwischenstation in Spitzbergen, eine Erforschung der Umgebung des Nordpols organisieren. Es verdient hervorgehoben zu werden, daß für diesen Zweck das Zeppelinsche System einen Vorteil bietet, der ihm eine Überlegenheit über die nichtstarren Systeme gibt. Die Metallkonstruktion des gewaltigen Luftschiffes liefert nämlich eine hinreichend lange Basis von genau bekannter Größe, wodurch es möglich wird, das neue stereophotogrammetrische Verfahren zur Anwendung zu bringen, das gestattet, aus zwei an den Enden einer längeren Basis angestellten photographischen Aufnahmen genaue Karten des photographierten Geländes zu konstruieren. Für die Untersuchung der von Peary und Cook neu entdeckten Länder „Crocker-Land" und „Bradley-Land" sowie anderer Polarländer, deren Inneres wegen der schwierigen Zugänglichkeit so gut wie unbekannt ist, verspricht diese Methode von großer Bedeutung zu werden.

Mag auch jetzt, wo der Pol nicht mehr von dem Schleier des Geheimnisses umgeben ist, die Anteilnahme der großen Menge an der Nordpolarforschung abnehmen, um so größer wird die Beteiligung der Wissenschaft bei der Bearbeitung der zahlreichen neuen Probleme sein, welche die Entdeckung unbekannter Länder erfahrungsgemäß im Gefolge zu haben pflegt. Möge es Deutschland dann vergönnt sein, wenigstens in diesem kommenden Stadium der Nordpolarforschung nicht nur mitzuarbeiten, sondern, seiner Tradition getreu, an erster Stelle zu stehen, wo es gilt, wissenschaftlichen Scharfsinn und deutsche Gründlichkeit zur Geltung zu bringen, die wissenschaftlichen Ergebnisse der Nordpolarforschung zusammenfassend zu bearbeiten und neue Gesichtspunkte für die weitere Forschung aufzustellen.



Die XI. ordentliche Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft.

(Zweiter Tag.)

Nach Beendigung einer geschäftlichen Sitzung erteilte Se. Königl. Hoheit der Großherzog Friedrich August von Oldenburg dem Professor an der Technischen Hochschule zu Charlottenburg F. Romberg das Wort zu seinem Vortrage

Über Schiffsgasmaschinen.

Ebenso wie Direktor Gümbel hatte auch Professor Romberg als Grundlage für seine Ausführungen ein umfangreiches Buch an die Mitglieder der Gesellschaft verteilen lassen, das an Hand zahlreicher Abbildungen einen Überblick über die Entwicklung und den derzeitigen Stand der Verbrennungstechnik gibt. Im Vortrage selbst beschränkte sich Professor Romberg darauf, in einem Auszuge aus seiner Abhandlung die wesentlichsten Punkte des Themas zu erörtern. Nachdem er zunächst zur Vermeidung von Mißverständnissen darauf hingewiesen hatte, daß er unter der Bezeichnung „Gasmaschinen" sowohl die mit Kraftgas als auch die mit Öl betriebenen Verbrennungsmotoren*) verstanden wissen wolle, stellte er eine Reihe von Leitsätzen auf, die mit Rücksicht auf den besonderen Verwendungszweck der Motoren als Schiffsantriebsmaschinen für den Konstrukteur maßgebend sein müssen. Der Verwendungszweck bestimmt die Betriebsforderungen, und diese umschließen alle maschinentechnischen, wirtschaftlichen und theoretisch wissenschaftlichen Fragen, die sich für den Einzelfall ergeben. Das Ziel für den Konstrukteur muß sein, „mit den einfachsten baulichen Mitteln eine möglichst vollkommene und ökonomische Lösung der gestellten Aufgabe und somit einen wirtschaftlichen Erfolg zu erzielen."

Allgemein gesprochen beruht das Wesen der Verbrennungsmaschine darauf, durch unmittelbare Verbrennung in den Zylindern Bewegungsenergie zu erzeugen; im Gegensatz hierzu muß bei der Dampfmaschine das Treibmittel erst in besonderen Kesseln gebildet werden. Aus diesem grundsätzlichen Unterschied ergeben sich alle Vorzüge und Nachteile, die mit der Verwendung der Verbrennungsmaschine verbunden sind. Die Vorteile liegen vor allem auf dem Gebiete der Wärmeausnutzung, die den Gesamtwirkungsgrad der Verbrennungsmaschine bis auf etwa 32 Prozent zu steigern gestattet, während die Dampfmaschine selbst bei hoher Überhitzung nicht über einen Gesamtwirkungsgrad von rund 14 Prozent hinausgekommen ist. Die Hauptschwierigkeiten sind in dem Ladevorgang begründet, bei dem ein Brennstoff-Luftgemisch von atmosphärischer Spannung in den Zylinder einzuführen ist, um erst in diesem komprimiert und entzündet zu werden.

Der Vortragende legte nunmehr die Arbeitsvorgänge beim Viertakt- und beim Zweitaktmotor dar. Der erstere ergibt die einfachste Verbindung dieser Vorgänge, indem er für das Ansaugen des Brennstoff- und Luftgemenges in den Zylinder, das Verdichten, die Zündung und Expansion, endlich das Ausstoßen der Verbrennungs-

*) In den folgenden Ausführungen ist als gemeinsame Bezeichnung für beide Maschinenarten der Ausdruck „Verbrennungs"-Maschinen gewählt, bei denen die „Gas"- von den „Öl"-Maschinen unterschieden werden.

rückstände je einen vollen Arbeitshub des Kolbens zur Verfügung stellt. Der Viertakt ist auch thermisch am vorteilhaftesten; er gestattet ferner eine wirksame Leistungsregelung während des vollen Saughubes durch einfaches Drosseln des angesaugten Gemenges, aber er besitzt anderseits erst auf vier volle Kolbenhübe einen Arbeitshub und daher schlechte Triebswerksausnützung und verhältnismäßig geringen mechanischen Wirkungsgrad, und er verlangt große Schwungmassen, die Raumbedarf und Gewicht vermehren und die Manövrierfähigkeit verschlechtern. Der aus der Gemengeverdichtung beim Viertakt sich ergebende Vorteil größerer Völligkeit des Arbeitsdiagramms und höheren mittleren indizierten Druckes bedingt größere Materialbeanspruchungen, und der hohe Anfangsdruck verbietet die Verwendung so großer Zylinderabmessungen, wie sie zur Erzielung hoher Leistungen erforderlich sind. Die angeführten Nachteile sind in ihrer Gesamtheit natürlich bei einfachwirkenden Maschinen am größten und werden geringer, sobald man zur Doppelwirkung übergeht; aber mit dieser sind wieder erhebliche Schwierigkeiten in der baulichen Gestaltung der Maschine verbunden.

Besseren mechanischen Wirkungsgrad als der Viertakt verspricht der Zweitakt, bei dem Ansauge- nnd Auspuffhub fortfallen und die Zeit zum Laden und Spülen auf kleine Teile des Expansions- und Kompressionshubes beschränkt wird. Maschinentechnisch entsteht hieraus der Vorteil besserer Ausnutzung des Triebwerks und der Schwungmassen. Die Kürze der für die Lade- und Auspuffvorgänge verfügbaren Zeit bedingt aber wieder — besonders für die Gasmaschine — mancherlei Nachteile, die verhindern, daß bei gleichen Zylinderabmessungen eine doppelt so große Leistung wie beim Viertakt erzielt wird, wie man bei oberflächlicher Betrachtung wohl annehmen könnte. Bei Zweitaktgasmaschinen beträgt zunächst die volumetrische Ausnutzung des Hubvolumens wegen der mangelhaften Gemengeschichtung nur etwa 75 Prozent; bei der geringen für die Spülung verfügbaren Zeit ist es ferner sehr schwer, ein hinreichend reines Gemisch im Zylinderinnern herzustellen, so daß die Verbrennung schlechter wird, also der thermische Wirkungsgrad und damit wiederum die spezifische Leistung und die Ausnutzung des Zylindervolumens sich verringern. Endlich sind beim Zweitakt allgemein zum Laden und Spülen besondere Pumpen erforderlich, deren Kraftbedarf die Nutzleistung unter Umständen erheblich herabsetzt. Die Ladepumpen besonders erhalten bei Gasmaschinen große Abmessungen, während sie bei Ölmotoren nur gering dimensioniert zu werden brauchen. Überhaupt treten für Ölmaschinen die vorerwähnten Nachteile in viel geringerem Maße in die Erscheinung als für Gasmaschinen. So gestaltet sich auch die Leistungsregelung bei mit Gas betriebenen Zweitaktmotoren wegen der Eigenart der Schichtung im Zylinderinnern sehr ungünstig, bei Zweitakt-Ölmaschinen dagegen, bei denen nur Vergaser oder Brennstoffpumpe zu beeinflussen ist, ziemlich einfach und sogar besser als beim Öl-Viertakt, weil die Vermehrung der Arbeitshübe eine schnellere Reglerwirkung ermöglicht.

Allgemein kann man sagen, daß der einfachwirkende Zweitakt gegenüber dem doppeltwirkenden Viertakt keine Vorteile, wohl aber den Nachteil besitzt, besonderer Lade- und Spülpumpen zu bedürfen. Die Zweitakt-Großschiffsmaschine der Zukunft wird daher trotz der mannigfachen hiermit verbundenen Schwierigkeiten Doppelwirkung besitzen müssen.

Der Vortragende ging nunmehr zur Besprechung der hauptsächlichsten Systeme über, die sich nach Art der Verbrennung unterscheiden. Beim Verpuffungsverfahren wird nach der Verdichtung kurz vor dem Hubwechsel das Gemenge entzündet und verbrennt dann unter bedeutender Druck- und Temperatursteigerung, deren Ausnutzung die nachfolgende starke Expansion gestattet. Aber die Druckerhöhung ist mit Rücksicht auf die Ausführungs- und Gewichtsschwierigkeiten nur in engen Grenzen möglich, und ferner kann das Verpuffungsverfahren leicht zu Früh- oder Fehlzündungen führen und ist deshalb unzuverlässig; auch der für Schiffsmaschinen zu fordernde Grad der Leistungsregelung ist schwer zu erzielen. Günstiger und für den Schiffsbetrieb geeigneter ist das Gleichdruckverfahren, das zuerst im Dieselmotor zur Anwendung gelangte, jedoch bisher nur für Ölmaschinen hat verwirklicht werden können. Das Wesen dieses Verfahrens liegt darin, das Brennstoffgemenge ohne Anwendung besonderer Zündung lediglich durch Kompression im Zylinder zur Verbrennung zu bringen. Dieses Verfahren ist dem erstgenannten thermisch und maschinentechnisch überlegen. Die Verdichtung kann auf mehr als das doppelte der bei Verpuffung zulässigen gesteigert werden, und der Höchstdruck braucht diese Kompressionsspannung nur um etwa 3 bis 4 kg/qcm zu übersteigen. Eine wirksame und wirtschaftliche Leistungsregelung ist durch einfache Änderung der Füllung erreichbar. Das Verfahren gestattet große Kolbengeschwindigkeit, ergibt hohe Betriebssicherheit wegen des Fehlens besonderer Zündvorrichtungen und daher Fortfalls aller Früh- und Fehlzündungen und führt wegen der Steigerung des mittleren indizierten Druckes auch zu verhältnismäßig geringen Zylinderabmessungen. Besonders vorteilhaft ist das Gleichdruckverfahren aber dadurch, daß die hohe Verdichtungstemperatur die Verwendung schwerflüchtiger, minderwertiger und billiger Öle zuläßt, ein Vorzug, der für die allgemeinere Einführung der Ölmaschinen außerordentlich wichtig ist.

Als eine Vereinigung der beiden Verfahren stellt sich dasjenige mit „gemischter Verbrennung" dar. Hierbei wird zunächst Vorverpuffung einer kleinen Brennstoffmenge, dann erst Gleichdruckverbrennung des übrigen Brennstoffes angestrebt. Gegenüber dem dadurch erzielten Gewinn infolge weiterer Erhöhung des mittleren indizierten Druckes und daher Verringerung der Zylinderabmessungen und infolge noch besserer Ausnutzung des Brennmaterials tritt der geringe Nachteil etwas größerer Komplikation infolge der doppelten Brennstoffeinspritzung zurück, und daher wird das „Verfahren mit gemischter Verbrennung" für die Großschiffsmaschine der Zukunft vielleicht die größte Bedeutung besitzen.

An die vorstehenden Ausführungen, die ihrer grundlegenden Wichtigkeit wegen auch an dieser Stelle interessieren dürften und daher ziemlich eingehend wiedergegeben sind, knüpfte der Vortragende die Entwicklungsgeschichte der Schiffs-Verbrennungsmaschine an. Man übertrug zunächst den ortsfesten liegenden Viertaktmotor ohne wesentliche Änderungen auf das Schiff und stellte die Verbindung mit der Schraubenwelle durch Räder- oder Riemenübersetzung her. War der dann folgende Übergang zur stehenden Bauart und zum direkten Schraubenantrieb an sich schon eine erhebliche Verbesserung, so trat ein bedeutender Umschwung durch die Entwicklung des Automobiltyps ein, der anfänglich ebenfalls ohne weiteres dem Schiffsbetrieb eingefügt wurde. Auf die richtige Bahn kam man erst, als man auch von den allzuleichten Motoren

dieser Bauart abging und eine den besonderen Verhältnissen an Bord möglichst gut angepaßte Maschine konstruierte, während der leichte, hochtourige Automobilmotor der Klasse der Rennboote vorbehalten blieb. Mit Hilfe einer großen Zahl von Lichtbildern besprach der Vortragende dann die verschiedenen von den bedeutenderen Motorfirmen des In- und Auslandes für Schiffszwecke geschaffenen Konstruktionen und legte deren Vor- und Nachteile im einzelnen dar. Auch die Anordnung und die bisherigen Erfolge der Sauggasmaschinen fanden eingehende Berücksichtigung.

Mit der thermischen Überlegenheit der Verbrennungsmaschine und insbesondere des Viertakt-Dieselmotors über die Dampfmaschine ist aber noch nicht die größere Wirtschaftlichkeit der ersteren erwiesen; hierfür spielen z. B. die Brennstoffkosten eine wesentliche Rolle. Mit gesteigertem Bedarf werden auch die ursprünglich billigsten Brennstoffe teurer, und während z. B. im Beginn der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts 100 kg Treiböl schon für 4 bis 5 Mark zu haben waren, sei jetzt ihr Preis bereits auf 9 bis 12 Mark und darüber gestiegen.

Nach eingehender Erörterung der auf die Brennstoffkosten und den Brennstoffverbrauch bezüglichen Fragen faßte der Vortragende zum Schlusse nochmals die Vor- und Nachteile der Schiffs-Verbrennungsmaschine gegenüber der Schiffsdampfmaschine kurz und übersichtlich zusammen. Als Vorzüge nahm er für die erstere vor allem in Anspruch: Bessere Wärmeausnutzung und daher höhere Brennstoffökonomie, Ersparnis an Raum und Gewicht, Vereinfachung des Betriebs und der Bedienung infolge des Fortfalls der Kessel und damit auch Verringerung der Instandhaltungsarbeiten an diesen, Ersparnis an Personal, größere Betriebssicherheit infolge Fortfalls der Leitungen für hochgespannten Dampf, schnelle Betriebsbereitschaft und größerer Aktionsradius. Diesen Vorteilen stehen als Hauptnachteile gegenüber: Schwierigkeiten im Bau wegen der hohen Verbrennungsdrucke und -temperaturen, geringere Manövrierfähigkeit, Empfindlichkeit im Betrieb und daher — wenigstens vorläufig noch — geringere Betriebssicherheit, hohe Anlagekosten. Für große Anlagen kommt hierzu noch die Vermehrung der Einzelaggregate, da es bisher nicht möglich gewesen ist, in einem Zylinder so hohe Leistungen wie bei der Dampfmaschine zu erzielen. Trotz dieser Nachteile hat die Schiffs-Verbrennungsmaschine bereits für sportliche, wirtschaftliche und militärische Zwecke weitgehende Verwendung gefunden, und es ist anzunehmen, daß ihr auch für Großschiffsmaschinen eine Zukunft bevorsteht. Hat die deutsche Industrie bei der bisherigen Entwicklung schon mehrfach eine führende Rolle gespielt, so bleibt zu wünschen, „daß deutsche Ingenieurkunst und Tatkraft auch an der Verwirklichung der höchsten Ziele des Schiffsgasmaschinenbaus hervorragenden Anteil nehmen werden." —

Die Diskussion über den mit großem Beifall aufgenommenen Vortrag eröffnete Dr. ing. Diesel, der die von Professor Romberg über die Wirtschaftlichkeit der Verbrennungsmotoren gemachten Angaben ergänzte und teilweise widerlegte. Die Brennstoffkosten seien nicht gestiegen, sondern im Gegenteil infolge der Entdeckung neuer Petroleumlager gesunken. 100 kg ausländisches Öl, deren Preis vor einer Reihe von Jahren noch 25 bis 30 Mark betragen habe, seien jetzt in Deutschland schon für 8 bis 10 Mark erhältlich. Petroleumlagerstätten wären auch viel zahlreicher vorhanden und geographisch besser verteilt als Kohlenlager; überdies kämen

als Brennmaterial für Ölmotoren auch künstliche flüssige Stoffe, in Deutschland z. B. Paraffinöl u. dgl., in Betracht. In den angeführten Ölpreisen sei nun aber noch ein Zoll von 3,60 Mark einbegriffen, der für den Bedarf der Kriegsmarine nicht erhoben würde. In Galizien kosteten 100 kg Rohöl nur 2 Kronen, in Rumänien 4 Francs, und in Hamburg seien ausländische Öle im Freihafengebiet schon für 4 bis 5 Mark pro 100 kg zu bekommen. Würde man bei einem Kriegschiff die jetzt vorhandenen Kohlenbunker mit Brennöl füllen, so wüchse damit der Aktionsradius auf das fünf- bis sechsfache des jetzigen; dann sei eine Weltreise ohne Brennstoffnachfüllung möglich, und wenn die russische Flotte während des Kriegs mit Japan Verbrennungsmaschinen gehabt und die jetzigen Kohlenbunker mit Öl angefüllt hätte, so würde sie die ihr so verhängnisvoll gewordene Reise hin und zurück ohne Anlaufen eines Zwischenhafens, also auch viel schneller, haben ausführen können. Bei gleichem Aktionsradius, wie ihn die Kriegschiffe jetzt besitzen, würde beim Einbau von Groß-Verbrennungsmaschinen eine sehr erhebliche Ersparnis an Raum und Gewicht eintreten, die zur Vermehrung der Artillerie, der Panzerung oder der Geschwindigkeit verwendet werden könnte. Diese Vorteile seien für den Kriegschiffbau von so ausschlaggebender Bedeutung, daß hierfür dem Ölbetrieb unzweifelhaft die Zukunft gehöre.

Vizeadmiral z. D. v. Ahlefeld fragte nach dem Wesen des Grade-Motors, der bei der Flugmaschine des Lanzpreis-Gewinners benutzt ist und ihm besonders leicht erschienen sei. Er regte ferner an, den Luftschiffbau in den Kreis der Aufgaben einzubeziehen, die sich die Schiffbautechnische Gesellschaft gestellt hat. Ingenieur Folkerts hielt die dem Zweitaktmotor nachgesagten Mängel durch die Konstruktionen des Professors Junkers, Aachen, für behoben und legte die Vorzüge dieses mit gegenläufigen Kolben arbeitenden Systems im einzelnen dar. Direktor Richter hob die Schwierigkeiten hervor, die der Industrie aus dem fortgesetzten Wechsel der Maschinensysteme erwachsen; noch sei die Dampfturbine nicht vollständig eingeführt, da komme schon wieder ein neuer Motor. Dr. Bendemann zählte in Beantwortung der von Sr. Exzellenz dem Vizeadmiral z. D. v. Ahlefeld gestellten Fragen einige Haupteigenschaften des Grade-Motors auf, der im Zweitakt arbeite, und erbat Auskunft, wieviel Prozent Brennstoff man beim Übergang vom Viertakt zum Zweitakt im Luftschiffbau opfern müsse. Geheimer Regierungsrat Professor Busley hat den Grade-Motor gelegentlich der Bewerbung um den Lanzpreis kennen gelernt, konnte aber nähere Angaben zur Zeit nicht machen, da er sich verpflichtet habe, darüber zu schweigen. Nach seiner Ansicht sei der Grade-Motor nicht leichter als Antoinette-Motoren gleicher Leistung. —

In seinem Schlußwort betonte Professor Romberg zunächst, man könne wohl 100 kg Rohöl schon für 4 bis 5 Mark haben, aber mit so schlechtem Brennstoff liefen die Maschinen nicht. Der Grade-Motor besitze in konstruktiven Einzelheiten große Vorzüge, bilde jedoch in bezug auf sein Gewicht keinen Fortschritt; die 25pferdige Maschine wiege 37 kg. Ob der Junkers-Motor alle Mängel der Zweitaktmaschine behebe, könne erst eine größere Zahl von Ausführungen und längere Erprobung beweisen; er bezweifele, daß dieser Motor sich in stehender Ausführung bewähren würde. Die von Direktor Richter geäußerten Bedenken könnten den Fortschritt eines neuen Systems nicht aufhalten. Die von Dr. Bendemann gestellte Frage lasse sich allgemein nicht

beantworten; man könne aber sagen, daß in der Regel der Brennstoffverbrauch des Zweitaktmotors höher sei als der beim Viertakt, und zwar betrage er im letzteren Falle mindestens 190 g, im ersteren über 200 g für eine Pferdestärke. —

Der folgende Vortrag des Geheimen Marinebaurats und Schiffbaudirektors der Kaiserlichen Werft zu Kiel Schwarz

Über Rudermomentmessungen und Drehkreisbestimmungen von Schiffen

war dem Andenken des verstorbenen Marine-Oberbaurats Wellenkamp gewidmet, dessen Arbeiten auf dem Gebiete der Ruderversuche wesentlich zur Klärung der schwierigen Fragen über die Festigkeit der Rudereinrichtungen und die beim Ruderlegen auftretenden Erscheinungen beigetragen haben. Die Berechnung des Ruderdrucks geschieht seit langem und noch heute unter Zugrundelegung bestimmter Formeln, die Ruderfläche, Schiffsgeschwindigkeit und Ruderwinkel einzeln, alles übrige durch einen Koeffizienten berücksichtigen. Mit der Steigerung der Geschwindigkeiten und der Vergrößerung des Verhältnisses von Schiffslänge zu Schiffsbreite wuchsen jedoch die Anforderungen an die gesamte Rudereinrichtung bedeutend, und mehrfach auftretende Ruderhavarien machten eine genauere Untersuchung der Vorgänge beim Ruderlegen und eine eingehende Nachprüfung der bisher angewandten Formeln notwendig.

Im Jahre 1903 begann der damalige Marinebauführer, jetzige Marinebaumeister Praetorius, während eines Bordkommandos durch fortlaufend genommene Indikatordiagramme die Leistung der Rudermaschinen bei den verschiedenen Rudervorgängen eingehend zu untersuchen. Er stellte fest, daß die Rudermaschinen die stärkste Belastung erfuhren, wenn das Ruder aus einer Hartbordlage schnell nach der andern gelegt wurde, um das Schiff zu stützen. Aus der Arbeitsleistung der Rudermaschine errechnete er das Drehmoment, ermittelte hieraus unter der Annahme, daß der Druckmittelpunkt im Schwerpunkt der Ruderfläche läge, den Ruderdruck bei verschiedenen Ruderwinkeln und kam zu dem Ergebnis, daß die größten auftretenden Ruderdrucke etwa vier- bis fünfmal so groß seien als die nach den älteren Formeln errechneten. Wenn nun auch bei dieser Methode wegen der in die Rechnung einzuführenden und nicht genau bekannten Reibungsgrößen und Wirkungsgrade der Übertragungsteile mancherlei Fehlerquellen vorhanden sind, so war die Ungenauigkeit der älteren Formeln doch erwiesen und eine noch weitergehende Untersuchung der Vorgänge dringend geboten, wobei zugleich den Ursachen der beim Ruderlegen auftretenden starken Krängungen des Schiffes nachzuforschen war.

Die damit gestellte Aufgabe ist vom Marine-Oberbaurat Wellenkamp in genialer Weise gelöst worden. Er ordnete Apparate an, mit denen er zunächst die Längenänderungen der Lenkstangen des Rudergeschirrs und später, als sich diese Methode als nicht einwandfrei erwies, die Verbiegungen eines besonders für diesen Zweck konstruierten Lenkstangenbolzens maß; hieraus errechnete er die Lenkstangenkräfte und aus diesen das Rudermoment. Einen anderen Apparat ließ er alle Nebenerscheinungen — Ruderlage, Umdrehungen der Schraubenwellen, Krängung und Trimmänderung sowie Geschwindigkeit des Schiffes, dessen Drehung und den Ausscherwinkel des Hecks selbsttätig registrieren, und aus diesen Aufzeichnungen ließ sich die

genaue Bahn des Schiffes feststellen (Schiffsweganzeiger). Später wurden die Trimm- und Krängungsänderungen durch ein photographisches Verfahren mit den sogenannten Liniendiagraphen bestimmt: Eine Kamera mit Rollfilm nimmt, gegen den Horizont gerichtet, 1 mm breite Streifen auf. Bei gleichmäßigem Abrollen des Films reihen sich die einzelnen Streifen zu einer Fläche zusammen, innerhalb deren als Trennungslinie zwischen dem oberen, helleren Teile — Himmel — und dem unteren, dunkler getönten Teile — Wasser — eine Wellenlinie entsteht. Aus der Form der Trennungslinie kann für jeden beliebigen Zeitpunkt die jedesmalige Krängungs- und Trimmlage des Schiffes festgestellt werden.

Unter Benutzung dieser Apparate, deren Konstruktion vom Vortragenden mit Hilfe von Lichtbildern eingehend erläutert wurde, sind nun in den letzten Jahren an Linienschiffen und Kreuzern zahlreiche Messungen ausgeführt worden, die einwandfreie und zum Teil ganz neue Aufschlüsse über die Vorgänge beim Ruderlegen geliefert und die Ergebnisse der Praetoriusschen Versuche im wesentlichen bestätigt haben. Da es nunmehr möglich ist, während des Kreisfahrens die Bahn des Schiffes und seine jedesmalige Lage zu dieser Bahn richtig aufzuzeichnen, so können alle Erscheinungen genau studiert und erklärt werden, die beim Drehkreisfahren und Ruderlegen auftreten. Die Apparate, die alle Bewegungsvorgänge des Schiffes automatisch aufzeichnen, sind bei den Probefahrten der Kriegschiffe von besonderem Werte; aber auch für Handelschiffe können sie Bedeutung gewinnen, z. B. bei Kollisionen über die Schuldfrage Klarheit schaffen. Es empfiehlt sich, in Zukunft für jede abweichende Schiffsklasse — sei es an Modellbooten, sei es an den Schiffen selbst — unter Benutzung der Wellenkampschen Apparate eingehende Versuchsfahrten auszuführen. —

Im Anschluß an den Vortrag gab Marinebaumeister Praetorius einige Ergänzungen in bezug auf die von ihm vorgenommenen Versuche an Rudermaschinen. Seine Meßmethode sei einwandfrei, da der Gesamtwirkungsgrad des Rudermechanismus genau genug festgestellt werden könne, um eine direkte Berechnung des am Ruderschaft wirkenden Moments aus der Leistung der Rudermaschine zu gestatten. Der von Wellenkamp verwandte Meßbolzen könne dagegen wegen der hohen Beanspruchung des Rudergeschirrs leicht falsche Werte anzeigen, wenn nämlich unerwünschte Deformationen in dem Mechanismus aufträten. Admiral z. D. v. Eickstedt wies auf die an vertikalem Hebelsarm wirkende Druckkraft hin, die oft die Ursache von Ruderbrüchen sei, und regte an, mit den Wellenkampschen Apparaten auch nach dieser Richtung hin Versuche durchzuführen. Vielleicht sei es möglich, nach den Meßergebnissen für die Praxis brauchbare Ruderdruckformeln aufzustellen. Wirklicher Geheimer Oberbaurat Professor Rudloff vermißte in dem Vortrage Angaben über die tatsächliche Lage des Druckmittelpunkts auf dem Ruder. Wenn die Ruderdrucke wirklich die jetzt gemessenen Werte erreichten, so sei es wunderbar, daß nicht mehr Havarien vorgekommen sind. Ihm scheine die Joësselsche Formel den tatsächlichen Verhältnissen gut zu entsprechen. Geheimer Marinebaurat Schwarz betonte, daß beim größten Teil der von ihm beschriebenen Versuche die Bestimmung des Ruderdrucks sowohl nach Praetorius als nach Wellenkamp stattgefunden habe. Manchmal hätten die Ergebnisse gut übereingestimmt, manchmal auch gar nicht, und in den

letzteren Fällen seien die Ermittlungen nach Praetoriusschem System offenbar die unrichtigen. Der Grund hierfür läge wohl mit darin, daß diese Messungen sich zeitlich nicht genau zusammenlegen ließen, während die ganz selbsttätig arbeitenden Wellenkampschen Apparate eine einwandfreie Festsetzung der Meßzeiten ermöglichten. Die von Marinebaumeister Praetorius gegen den Meßbolzen erhobenen Einwände könne er nicht anerkennen; eine ganze Reihe von Kraft- und Leistungsmessungen, der Föttingersche Torsionsmesser, die Meßdose usw., beruhten auf ähnlichem Prinzip und arbeiteten mit ausreichender Genauigkeit, es läge deshalb kein Grund vor, den gleichen Genauigkeitsgrad dem Meßbolzen abzusprechen. Übrigens könnten etwaige Deformationen des Meßbolzens durch Revisionen vor und nach der Fahrt genügend sicher festgestellt und daher berücksichtigt werden. Versuche zur Bestimmung des Druckmittelpunkts am Ruder seien in Vorbereitung und würden später gemacht werden, doch halte er es nicht für wahrscheinlich, daß aus den Ergebnissen der weiteren Versuche allgemein gültige Druckformeln entwickelt werden könnten. Nach den bisherigen Resultaten gebe die Joëssel sche Formel für viele Fälle die beste Annäherung. —

Nach kurzer Pause folgte der Vortrag des Diplomingenieurs Dr.-Ing. Gebers, des früheren Leiters der Modellversuchsanstalt Dresden-Übigau, über

Neuere Propellerversuche.

Dr.-Ing. Gebers hatte sich bei einer Reihe von Versuchen, die er in der Übigauer Schleppanstalt mit Mitteln der „Jubiläumsstiftung der deutschen Industrie" ausgeführt hat, die Aufgabe gestellt, das sogenannte mechanische Ähnlichkeitsgesetz in seiner Anwendung auf Schiffsschrauben nachzuprüfen. Dieses Gesetz besagt: Werden ähnliche Schrauben verschiedener Größe mit Axialgeschwindigkeiten, die sich wie die Quadratwurzeln, und mit Umdrehungszahlen, die sich umgekehrt wie die Quadratwurzeln aus den linearen Abmessungen verhalten, durch eine reibungslose Flüssigkeit geschleppt, so verhalten sich die Schubwerte wie die dritten und die Drehmomente wie die vierten Potenzen der linearen Abmessungen. Versuche zur Kontrolle dieses Gesetzes sind mehrfach, z. B. von dem Amerikaner Taylor, angestellt worden, ohne jedoch einwandfreie Ergebnisse gezeitigt zu haben. Taylor hat beispielsweise bei allen Versuchen trotz der Benutzung verschieden großer Modelle die gleiche Tauchtiefe und die gleiche Axialgeschwindigkeit angewendet, nicht aber die sogenannten „korrespondierenden", d. h. die dem Ähnlichkeitsverhältnis entsprechenden Werte.

Nach Beschreibung der vom Vortragenden selbst entworfenen, in ihrer Eigenart höchst interessanten Versuchseinrichtungen, deren wesentliche Teile in der Zeitschrift „Schiffbau" 1906, Heft 1 und 2, veröffentlicht sind, besprach Dr.-Ing. Gebers die Maßnahmen, die er getroffen hat, um so einwandfreie Resultate wie nur irgend möglich zu erzielen. Er schilderte dann das Eich- und Meßverfahren und die Versuchspropeller, die unter Zugrundelegung derselben Zeichnung in vier verschiedenen Größen — 300, 150, 100 und 75 mm Durchmesser bei 285, 142,5, 95 und 71,25 mm Steigung — so genau wie praktisch erreichbar hergestellt worden sind. Die Untersuchungen zogen sich über einen längeren Zeitraum hin, so daß zu Anfang und gegen Ende hin verschiedene Wassertemperaturen vorhanden waren; eine eingehende Kontrolle ließ jedoch

irgendwelchen meßbaren Einfluß der Wasserwärme auf die Wirkung der Propeller nicht erkennen.

Die Versuchsergebnisse stimmten bei entsprechender Umrechnung nach dem Ähnlichkeitsgesetz auffallend gut überein, trotzdem das Bassinwasser natürlich keine reibungslose Flüssigkeit war, und ließen den Schluß zu, daß das Gesetz für ähnliche Schrauben so lange Gültigkeit hat, als keine Luft in den Propeller gelangt. Wie die Verhältnisse sich beim Auftreten der Kavitation gestalten, konnte leider wegen des durch besondere Umstände bedingten vorzeitigen Abbruchs der Versuche nicht festgestellt werden.

Über den Verlauf des Wirkungsgrades und des Slips für verschiedene Umdrehungen und Geschwindigkeiten ist der erwünschte Aufschluß erzielt worden. Bei steigenden Umdrehungen nimmt das Maximum des Wirkungsgrades zunächst stärker, dann in schwächerem Maße ab und bleibt schließlich fast konstant.

Der zweite Teil des Vortrags behandelte Versuche zur Messung der Wassergeschwindigkeiten und -richtungen vor und hinter den Schraubenmodellen. Dr.-Ing. Gebers schilderte auch hierfür zunächst die Meßeinrichtung, die eine Einzeldüse verwendete, die Eichung, die ganz besonderer Sorgfalt bedurfte, und das Meßverfahren. Die Ergebnisse brachten zum erstenmal zahlenmäßigen Aufschluß über die Größe der Geschwindigkeit und über die Richtung der Wasserteilchen in der Nähe eines fortbewegten rotierenden Propellers. Aus den Meßwerten gelang es dem Vortragenden, den Schub zu berechnen, den die Schraube bei den angewendeten Vorwärtsgeschwindigkeiten und Umdrehungen lieferte. Die so ermittelten Schubwerte wurden nun in Vergleich zu den direkt gemessenen gesetzt und ergaben gute Übereinstimmung. Leider konnten auch diese Versuche nicht so weit fortgeführt werden, wie zur vollständigen Lösung der selbstgestellten Aufgaben erforderlich gewesen wäre. Die bereits gewonnenen Resultate geben jedoch der Hoffnung Raum, daß es später möglich sein wird, genügende Unterlagen für eine mathematische Berechnung der Schiffsschrauben zu erhalten und damit der jetzigen Unklarheit in dieser Beziehung ein Ende zu machen. —

In der Diskussion glaubte Ober-Ingenieur Helling aus Erfahrungen mit großen Propellern schließen zu dürfen, daß das Ähnlichkeitsgesetz bei Eintritt der Kavitation keine Gültigkeit mehr habe; Modellversuche seien daher nur dann am Platze, wenn die zum Beginn der Kavitation nötige Umdrehungszahl nicht erreicht oder wenigstens nicht wesentlich überschritten würde. Geheimer Regierungsrat Professor Flamm folgerte aus den vorgetragenen Versuchsergebnissen, daß man durch wissenschaftlich systematische Untersuchungen auch in der schwierigen Propellerfrage Klarheit gewinnen könne. Eine ganze Reihe von Erscheinungen, die sich bei seinen photographischen und kinematographischen Aufnahmen gezeigt hätten, sei jetzt durch Rechnung belegt und in ihren Ursachen klargestellt; es wäre daher dringend zu empfehlen, auf dem nunmehr beschrittenen Wege fortzufahren. Die Lösung der Aufgabe, eine hochtourige Schraube mit gutem Wirkungsgrad zu konstruieren, müsse wenigstens ernsthaft versucht werden. Dr.-Ing. Proell stellte — ebenso wie Dr. phil. Wagner — die Übereinstimmung der Gebersschen Ergebnisse mit selbst erzielten Resultaten fest und schilderte die Versuche, die in Danzig mit einem Marinebeiboot unter Anwendung verschiedener Propellerformen, darunter auch der Lorenzschen Schraube, angestellt

worden sind. Dr.-Ing. Foerster warnte vor Schraubenversuchen ohne gleichzeitiges Schleppen des zugehörigen Schiffsmodells; es sei durchaus nötig, die Bedingungen, unter denen die Schrauben in Wirklichkeit arbeiteten, auch bei den Modellversuchen herzustellen. Geheimer Regierungsrat Professor Busley stellte dem Vortragenden anheim, zur Fortsetzung seiner Versuche nochmals Geldmittel aus der „Jubiläumsstiftung der deutschen Industrie" zu beantragen; er werde das Gesuch warm befürworten. —

Dr.-Ing. Gebers bedauerte, zunächst einen solchen Antrag nicht stellen zu können, weil augenblicklich keine der deutschen Schleppanstalten in der Lage sei, solche Versuche einwandfrei durchzuführen. Daß beim Schleppen der Schrauben hinter Schiffsmodell sich die Verhältnisse änderten, sei ihm wohl bekannt; aber einstweilen seien seine Versuche auch noch nicht für direkte Verwertung durch den Konstrukteur geeignet, sie bildeten nur einen Anfang auf der Bahn, bei deren weiterem Beschreiten Erfolge auch für den praktischen Entwurf winkten. —

Den letzten Vortrag der diesjährigen Hauptversammlung hielt Zivilingenieur Miersch über

Schiffsantrieb mittels Turbopumpen und Strahlpropeller.

Ebenso wie Professor Dr.-Ing. Föttinger von der Tatsache ausgehend, daß die direkte Kuppelung von Dampfturbine und Schiffsschraube den Wirkungsgrad beider Teile herabsetzt, ist der Vortragende auf einen ganz anderen Ausweg als sein berühmter Fachgenosse verfallen. Er will durch eine schnellaufende Dampfturbine eine Hochdruckkreiselpumpe antreiben, deren Druckwasser in ähnlicher Weise wie bei den schon bekannten Reaktionspropellern aus dem Schiffskörper herausgepreßt wird; der Rückstoß soll die Fortbewegung des Schiffes bewirken. Zivilingenieur Miersch suchte durch analytische Rechnung den Nachweis zu führen, daß der theoretische Wirkungsgrad der Schiffsschraube höchstens 0,83 betragen könne, während er für die von ihm angegebene Lösung einen theoretischen Wirkungsgrad von nahezu 1 in Anspruch nahm. Um diesem in Wirklichkeit möglichst nahe zu kommen, hat er auch eine besondere Konstruktion für die Kreiselpumpe angegeben. Als wesentliche Vorteile seiner Anordnung gegenüber einer Anlage mit Schraubenantrieb hob er hervor: Gewichts- und Raumersparnis, Fortfall der Schraubenwellen, der Druck- und Wellenlager, der Stopfbuchse, der Zirkulations- und Luftpumpe, endlich die Möglichkeit, bei Kollisionen den Schiffskörper mit der Turbopumpe zu lenzen. Nachteilig wirken seiner Angabe nach besonders die Möglichkeit des Verstopfens der Saugeöffnungen des Propellers und das Rosten der im allgemeinen unzugänglichen Teile des Strahlkörpers, das aber durch geeignete Wahl des Materials für den Strahlapparat verhindert werden kann. —

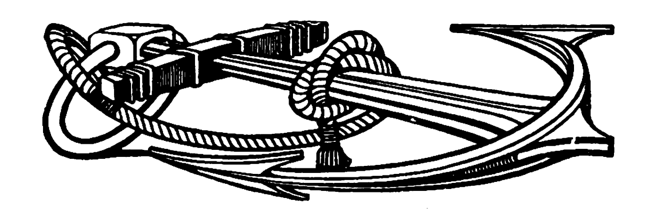
In der Diskussion wiesen Diplomingenieur Thomas und Oberingenieur Haß auf verschiedene Irrtümer in der Anwendung der Formeln hin. Der erstere ist der Meinung, daß bei dem angegebenen Strahlapparat eine Stoppwirkung überhaupt nicht vorhanden sei; die Verluste allein in den Rohrleitungen wären so groß, daß die Erzielung eines auch nur einigermaßen günstigen Wirkungsgrades ausgeschlossen sei.

Letzterer machte darauf aufmerksam, daß es sich bei dem Strahlpropeller um eine Ejektorwirkung handele und Ejektoren allgemein mit sehr schlechtem Wirkungsgrad arbeiteten. —

In seinem Schlußwort sah Zivilingenieur Miersch von einer Entgegnung auf die sachlichen Einwendungen ab. Seine Anlage sei neu und eigenartig, aber sie verdiene eine so abfällige Kritik nicht. Er sei felsenfest von der Richtigkeit und dem Werte seiner Konstruktion überzeugt. Geheimer Regierungsrat Professor Busley hielt ebenfalls die Kritik für zu weitgehend. Den Ausführungen des Vortragenden stehe er auf Grund eigener Erfahrungen allerdings auch sehr skeptisch gegenüber. —

Geheimrat Busley schloß hierauf die Sitzungen der diesjährigen Hauptversammlung.

La.



Meinungsaustausch.

Die Verwendung von Torpedobooten bei Tage.

Unter dem Titel „Über die Aufgaben moderner Torpedoboote" führt Hn. im August/Septemberheft der „Marine-Rundschau" aus, daß sich für eine Verwendung von Booten in der Tagschlacht die Aussichten gegen früher verschlechtert haben und daß auf Grund dieser Verschlechterung schon heute der Erfolg den Einsatz nicht mehr lohne.

Es wird von Nutzen sein, dem Gedankengange des Verfassers folgend, auch die gegenteilige Ansicht einer Prüfung auf ihre Stichhaltigkeit hin zu unterziehen.

Unter Gegenüberstellung von defensiver und offensiver Kriegführung entwickelt zunächst der Verfasser, daß in beiden Fällen die Boote offensiv vorgehen müssen. Das offensive Vorgehen bedingt:

1. Das Heranbringen des Bootes an den Kampfplatz.

Dieser Punkt ist weniger wesentlich. Es darf gleichwohl zu beweisen versucht werden, daß die Boote auf dem Wege zur Tagschlacht mit einer feindlichen Gegenwirkung kaum zu rechnen haben und daß hierdurch die Wahrscheinlichkeit des Enderfolges gesteigert wird im Vergleich mit den Zufälligkeiten, denen die zum Nachtangriff vorgehenden Torpedobootsmassen ausgesetzt sind.

a) Heranbringen der Boote zum Nachtgefecht:

Hn. verkennt diese Zufälligkeiten nicht; er denkt sie aber zu vermeiden. Er unterscheidet hierbei das Zusammentreffen mit feindlichen Torpedobooten und Kreuzern.

Beim Zusammentreffen mit feindlichen Torpedobooten, so meint Hn., wird man sich allerdings nach dem Insichtkommen einem Kampfe nicht mehr entziehen können, der dann mit der Artillerie durchzuführen ist.

Wenn schon der Verfasser im Hinblick auf die Torpedobootstypen fremder Marinen sich mit den höheren Geschwindigkeiten feindlicher Boote abgefunden hat, so wird er auch zugeben müssen, daß im Artilleriekampf mit Rücksicht auf die Armierungen fremder Boote ebenfalls ein Erfolg nicht immer sichergestellt ist.

Feindlichen Kreuzern, so wird gesagt, sollen die Boote vermöge ihrer überlegenen Geschwindigkeit unter allen Umständen ausweichen. Indessen, selbst wenn man diese überlegene Geschwindigkeit zugestehen will, so werden doch unter Umständen Fahrwasserverhältnisse ein sofortiges Ausweichen ohne Preisgabe des Endzieles nicht zulassen.

b) Heranbringen der Boote zur Tagschlacht:

Die Boote marschieren hierbei unter dem Schutze der eigenen Flotte. Zwei Fälle sind zu unterscheiden.

Fall 1: Aufsuchen des Feindes, Schlacht und Rückkehr lassen sich an einem Tage bei Helligkeit durchführen: hier ist der Schutz durch das eigene Gros ein uneingeschränkter.

Fall 2: Das Kriegstheater liegt mehrere Tagemärsche entfernt. Hier wird man Bedenken tragen, ob die Boote mit Rücksicht auf Kohlenvorrat und Seefähigkeit

überhaupt mitzunehmen sind. Diese Bedenken fallen jedoch beim Vormarsch zur nächtlichen Verwendung, wie ihn der Verfasser bespricht, in um so höherem Maße ins Gewicht, als man unter dem Schutze der eigenen Schiffe die Forderung der „dauernd hohen Feuer" wird einschränken können.

In welcher Form die Boote in diesem Falle ihre Nachtmärsche zurückzulegen haben, braucht hier nicht untersucht zu werden: im freien Wasser unter dem Schutze von Schiffen werden sie auch auf etwas entferntere Kriegstheater auf jeden Fall mit ziemlicher Sicherheit herangebracht werden können.

2. Der Erfolg durch den Torpedotreffer.

Die Boote erreichen ihn durch Überraschung und Massenauftreten.

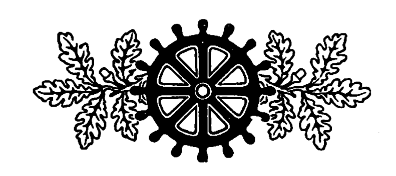
Letzteres läßt sich bei Tage wie bei Nacht erzielen. Es bleibt daher nur auf das überraschende Auftreten näher einzugehen, das nach Hn. im Taggefecht nicht mehr gewährleistet ist. Dies ist der Hauptpunkt.

Der Verfasser präzisiert nicht den Moment, in dem er einen Torpedobootsangriff anzusetzen denkt. Würdigt man diesen Punkt eingehender Berücksichtigung und zieht man dabei den Umstand in Betracht, daß mit der zunehmenden Entfernung die Aussichten der feindlichen Artilleriewirkung gegen die angreifenden Boote nicht unbeträchtlich sinken, so kommt man zu dem Schlusse, daß im Gegenteil die Wahrscheinlichkeit eines Erfolges der Boote mit Vergrößerung der Schußweite erheblich gewachsen ist. Es kommt hinzu, daß Dunst und Qualm auf diese größeren Entfernungen ein gewisses überraschendes Auftreten häufiger werden begünstigen können.

Es erscheint hiernach auch nicht deutlich, wie Hn. den Massenangriff der Boote durch vergrößerte Torpedoschußweiten ersetzen, also entbehrlich machen will; ob Unterseeboote zur Teilnahme an der Tagschlacht bei Seegang je die nötige Übersicht werden gewinnen können — vorausgesetzt, daß sie überhaupt zu folgen vermögen —, bleibt sehr fraglich.

Man darf uneingeschränkt zugeben, daß die Torpedoboote vornehmlich für den Nachtkampf bestimmt sind. Aber der mögliche Erfolg scheint ihren Einsatz auch bei Tage nicht nur zu lohnen, sondern im Interesse konzentrierter Kraftwirkung beim Entscheidungskampfe auch zu erfordern.

Ein Urteil mag sich der Leser selbst bilden. R. M.



Rundschau in allen Marinen.

Jahresübersicht 1909.

Deutschland.

Am 11. Dezember 1909 waren gerade 10 Jahre verflossen, seitdem Graf Bülow, damals Staatssekretär des Auswärtigen Amtes, im Reichstage bei Vertretung des soeben eingebrachten zweiten und noch heute gültigen Flottengesetzes die bezeichnenden Worte sprach: „Im kommenden Jahrhundert wird das deutsche Volk Hammer oder Amboß sein . . . wir wollen nicht wieder die Knechte der Menschheit werden."

Und an dem gleichen Tage jährt sich zum 50. Male ein historischer Moment, der auch für die wirtschaftliche und politische Stellung Deutschlands in der Welt von großer, bleibender Bedeutung geworden ist. An diesem Tage trat vor einem halben Jahrhundert das aus „Arcona", „Thetis" und „Frauenlob" bestehende preußische Geschwader die Fahrt nach Ostasien an in der ausgesprochenen Absicht, dort auf neu sich erschließendem, aussichtsreichem Handelsgebiet in den friedlichen Wettbewerb mit älteren, seemächtigen Konkurrenten einzutreten.

Es lohnt sich, in unserer raschlebigen Zeit gelegentlich einmal rückwärts zu blicken und sich die Bedeutung solcher Tage in das Gedächtnis zurückzurufen.

Was die preußische Expedition nach dem fernen Osten, vorausschauend aber dennoch ohne Ahnung von der überraschenden und überwältigenden Zukunftsentwicklung des deutschen Seehandels, anstrebte, was die gelegentlich der Flottengesetze veröffentlichten statistischen Zahlen und Schilderungen über unsere Seeinteressen voraussetzten, ist eingetroffen. Am ehesten kann man sagen, daß die Bedeutung dieser Zukunftsentwicklung des deutschen Wirtschaftslebens vor 10 Jahren noch unterschätzt wurde. Ohne Aufenthalt, ohne Unterbrechung, nur wenig beeinflußt durch die jetzt anscheinend überwundene ungünstige Konjunktur einiger Jahre und vorübergehende Depressionen sind die Zahlen, an denen man die Fortschritte der deutschen Seeinteressen und damit die der an dem Seehandel beteiligten Industrien bewerten kann, angestiegen. Rascher noch als die zu ihrem Schutz für notwendig erachtete Wehr, streng festhaltend an den gesetzlichen Regelungen, in planmäßiger Arbeit herangewachsen ist.

Im Jahre 1900, zur Zeit der Bewilligung des zweiten Flottengesetzes, bewertete sich der Gesamthandel in Einfuhr und Ausfuhr mit 10 277 Millionen Mark, 1908 war er auf 14 558 Millionen Mark angestiegen. Das bedeutet ein Anwachsen um 43 pCt. in 8 Jahren! 1899 bezifferte sich die Zahl der in deutsche Seehäfen eingelaufenen Schiffe in Tausend Reg.-Tons auf 17 990, 1907 auf 22 346. Prozentualiter hat in keinem Lande der Erde ein gleicher, noch ständig wachsender Aufschwung eingesetzt. Diese Zahlen lassen jedenfalls erkennen, daß die wirtschaftlichen Voraussetzungen, die neben den allgemeinen Aufgaben der Landesverteidigung, die zu lösen das Recht und die Pflicht jedes Volkes ist, für die Entwicklung unserer Seemacht weiter bestehen und daß die nach den Festsetzungen des Flottengesetzes niemand zuliebe und niemand zuleide im Bau begriffene Flotte eine berechtigte Prämie für die Sicherung des Friedens ist, in dem allein das erhoffte und bestimmt zu erwartende weitere Anwachsen dieser Seeinteressen erfolgen kann.

Das vergangene Jahr hat der Welt sehr deutlich gezeigt, wie der politische Machtfaktor, den die deutsche Armee darstellt, in kritischer Zeit Frieden erhaltend mit Nutzen eingesetzt werden kann, wie nicht nur Deutschland selbst, sondern ganz

Europa Vorteile zieht von dem Rüstungsaufwande, der so oft als „unproduktiv" bemäkelt worden ist. Auch die deutsche Flotte ist dank der Opferwilligkeit des deutschen Volkes und seiner parlamentarischen Vertreter inzwischen zu einem Faktor herangewachsen, der bei den Kalkülen der hohen Politik nicht mehr ganz übersehen werden kann.

Wenn auch in dem Interessenkonflikt, der im letzten Jahr die Balkanstaaten und die direkt oder indirekt beteiligten Großmächte in Atem hielt, die deutsche Armee in ausschlaggebender Weise für die Erhaltung des Friedens wirkte, so darf doch nicht verkannt werden, daß auch die deutsche Flotte einen kleinen Anteil an dieser vornehmsten Aufgabe der Wehrmacht unseres Volkes hatte. Insofern nämlich, als auch sie einen, wenn auch kleinen Exponenten der bewaffneten Volksmacht darstellt und bei europäischen Konflikten nie bestimmt gesagt werden kann, welche Konsequenzen die Fortsetzung der Politik mit bewaffneter Hand mit sich bringen wird und welche der bereiten Kräfte zur Durchführung dieser Politik schließlich eingesetzt werden müssen. Es steht zu erhoffen, daß nach planmäßiger Durchführung des Flottengesetzes, wie sie auch im vergangenen Jahre stattfand, die Marine mehr noch als bisher neben der deutschen Armee als gleichartiges, wenn auch nicht gleich mächtiges Instrument für die Erhaltung des Friedens verwendbar sein wird. Für die Betätigung der Marine in ihren besonderen ständigen „Friedensaufgaben", für die es in der Armee eine Parallele nicht gibt, dem Schutz und der friedlichen Vertretung der überseeischen deutschen Interessen, fand sich im verflossenen Jahre auch wieder reiche Gelegenheit. Diese Tätigkeit stellte an die Auslandsschiffe zeitweise sehr hohe Anforderungen, so daß die Größe dieser Interessen mit der kleinen Zahl der ständig im Ausland stationierten Schiffe manchmal nicht ganz im Einklange stand und die gelegentliche Entsendung von Einheiten aus der Hochseeflotte nach dem Ausland unabweisbar wurde. Diese Betätigung stört zwar den Gang der Ausbildung der Besatzungen, bringt den letzteren dafür aber Auslandsgewohnheit und See-Erfahrung. Die durch den erhöhten Kohlenverbrauch bei solchen Entsendungen naturgemäß steigenden Indiensthaltungskosten müssen und können als „Geschäftsspesen" in den Kauf genommen werden, zumal dann, wenn durch die Entsendung moderner, kampfkräftiger Schiffe -- wie sie bei der jetzigen Besetzung der Auslandsstationen nur ganz vereinzelt für unsere Interessen auftreten können — dem Auslande der hohe Stand unserer Schiffbautechnik vor Augen geführt und damit das Können der deutschen Industrie in einer sehr geeigneten, wirksamen Form deutlich gemacht wird. Die Reise des französischen Kreuzergeschwaders und der amerikanischen Schlachtflotte sowie die Entsendung neuer, mächtiger englischer Schiffe zur Hudsonfeier ist hierfür vorbildlich. Der heutige starke Drang vieler außereuropäischer Nationen, sich eine moderne Wehrmacht zur See zu schaffen und dementsprechende Bauaufträge an die Industrie leistungsfähiger Nationen zu vergeben, läßt es vielleicht auch für uns für die Zukunft angezeigt erscheinen, in dieser Beziehung nicht aus falscher Sparsamkeit hinter andern zurückzubleiben.

Der Marineetat für das Rechnungsjahr 1909 schloß ab mit 399,2 Mill. ℳ, von denen 143,7 Millionen auf die fortdauernden und 255,5 Millionen auf die einmaligen Ausgaben entfallen. Neubewilligt wurde der Bau der drei Linienschiffe „Ersatz Frithjof", „Ersatz Hildebrand" und „Ersatz Heimdall", des großen Kreuzers „H", der kleinen Kreuzer „Ersatz Bussard" und „Ersatz Falke", einer Torpedobootsflottille (12 Boote) und eines Tenders für das Torpedoversuchsschiff. Zur Beschaffung von Unterseebooten und zu Versuchen mit ihnen stellte der Etat 10 Mill. ℳ zur Verfügung. Daneben sind noch zu erwähnen die ersten Raten für den Bau eines großen Schwimmdocks in Kiel und für die Erweiterung des Horizontalslip der Werft zu Danzig für den Bau und die Reparatur von Unterseebooten. Es wurden zum

Bau übertragen „Ersatz Frithjof" und die Torpedoboote 176 bis 179 der Schichau-Werft in Danzig, „Ersatz Hildebrand" der Kaiserlichen Werft Kiel, „Ersatz Heimdall" der Vulcan-Werft in Hamburg, großer Kreuzer „H" der Werft von Blohm u. Voß in Hamburg, das Schwimmdock den Howaldtswerken in Kiel, die Torpedoboote 174 und 175 der Germaniawerft, 180 bis 185 dem Vulcan in Stettin. Ersatz „Bussard" und „Falke" wurden im Dezember an die Weserwerft und an den Vulcan, Stettin, vergeben. Da die Entscheidung über das für „Ersatz Hildebrand" und „Ersatz Heimdall" zu wählende Turbinensystem erst im Oktober getroffen wurde, die Achterstevenkonstruktion der Schiffe aber durch die Wahl des Systems beeinflußt wird, so konnte mit ihrem Bau erst im November begonnen werden. Hiermit ist wohl am besten bewiesen, wie töricht die von englischer Seite aufgestellte Behauptung über Baubeschleunigung in unserer Marine ist. Es liefen vom Stapel die Linienschiffe „Helgoland" („Ersatz Siegfried"), „Ostfriesland" („Ersatz Oldenburg") und „Thüringen" („Ersatz Beowulf"), der große Kreuzer „von der Tann" („F"), die kleinen Kreuzer „Mainz" („Ersatz Jagd"), „Köln" („Ersatz Schwalbe") und „Augsburg" („Ersatz Sperber"), ferner das Flußkanonenboot „Otter" und die Torpedoboote „V 162" bis „V 164", „S 165" bis „S 168", „G 169" bis „G 173" und „V 180" und „V 181". Fertig und zu Probefahrten in Dienst gestellt wurden die Linienschiffe „Nassau" und „Westfalen", der große Kreuzer „Blücher", die kleinen Kreuzer „Emden" und „Mainz" und die im Rechnungsjahr 1908 bewilligten Torpedoboote. Im Ausbau befinden sich zur Zeit — abgesehen von den in diesem Jahr vom Stapel gelaufenen Schiffen — noch die Linienschiffe „Rheinland" und „Posen" und der kleine Kreuzer „Kolberg". „Dresden" erledigte bis Juli den Rest der noch ausstehenden Probefahrten, zu welchem Zeitpunkt die Besatzung auf „Emden" überging, dessen Probefahrten im September abgeschlossen wurden. „Emden" stellte am 29. September wieder außer Dienst, während „Dresden" Anfang September nach New York ging, um sich an der Hudson-Fulton-Feier zu beteiligen, und nach der Rückkehr in die Heimat Ende Oktober für den Mitte September außer Dienst gestellten kleinen Kreuzer „Hamburg" zu den Aufklärungsschiffen der Hochseeflotte trat.

„Nassau", „Westfalen" und „Blücher" begannen im Spätherbst ihre Erprobungen und erzielten bis zum Jahresschluß Resultate, die der deutschen Schiffbautechnik ein ehrendes Zeugnis ausstellen und die auf die Schiffe gesetzten Erwartungen noch übertroffen haben.

Mit ihrem Eintritt in den Verband der Hochseeflotte sind in dieser zum ersten Male die neuen mächtigen Einheiten vertreten, die alle Zukunftsflotten — dem Vorbilde Englands folgend — enthalten müssen, um ganz auf der Höhe zu sein. Es steht zu erhoffen, daß sie sich dank der Ausbildung von Offizieren und Besatzung durch die Schulung der vorausgegangenen Jahre ohne merkbare Mühe in die bestehenden Verbände und Traditionen der Hochseeflotte einpassen werden.

Die Schießpreise Seiner Majestät des Kaisers für das Jahr 1908 errangen: I. Geschwader „Wettin", II. Geschwader „Braunschweig", Kreuzer „Gneisenau" und „Danzig". Von den Matrosen-Artillerieabteilungen erhielt die dritte den Preis. Im Kreuzergeschwader gelangte in diesem Jahr unter Berücksichtigung der Sonderverhältnisse (Schiffswechsel usw.) kein Preis zur Verteilung.

Die besten durchschnittlichen Leistungen bei der kriegsmäßigen Kohlenübernahme hatten in der Zeit vom 1. September 1908 bis 31. August 1909 aufzuweisen: „Wittelsbach", „Pommern", „Yorck", „Hamburg".

Die Vermehrung des Marinepersonals gegen das Jahr 1908 beträgt 3416 Köpfe; es stieg auf 2681 Offiziere usw. und 51 108 Mannschaften.

Aus der Liste der Kriegsschiffe wurden gestrichen die Yacht „Kaiseradler", die Schulschiffe „Charlotte" und „Ulan" sowie die Panzerkanonenboote „Wespe", „Viper",

„Camaeleon“ und „Salamander“. „Charlotte“ dient als Wohnschiff für Schiffsjungen, die übrigen Fahrzeuge sollen verkauft werden.

Die Hochseeflotte erfuhr zugunsten der schon oben erwähnten Auslandsinteressen in diesem Frühjahr eine Schwächung durch die Entsendung des großen Kreuzers „Scharnhorst“ nach Ostasien. Ferner schieden nach den Herbstmanövern die Linienschiffe „Kaiser Barbarossa“ und „Kaiser Karl der Große“ sowie der kleine Kreuzer „Hamburg“ aus ihrem Verband. „Kaiser Barbarossa“ wurde Stammschiff der Reserveformation der Ostsee. „Kaiser Karl der Große“ und „Hamburg“ stellten außer Dienst. Ebenso die Küstenpanzerschiffe „Aegir“ und „Frithjof“, die bis dahin als Stammschiffe der Reservedivision der Ostsee fungiert hatten. Der kleine Kreuzer „Mainz“ soll nach Beendigung der Probefahrten den kleinen Kreuzer „Danzig“ in der Hochseeflotte ersetzen. Die Aufklärungsschiffe machten vom 9. Februar bis 3. März eine Übungsreise nach dem Nordatlantik unter Anlaufen von Vigo. Im Mai wurde von der gesamten Flotte eine Übungsreise um Skagen herum nach der Nordsee unternommen mit Übungen in der deutschen Bucht.

Die kleinen Kreuzer „Hamburg“, „Stettin“ und „Lübeck“ wurden im Frühjahr vorübergehend nach dem Mittelmeer zum Schutze der dortigen deutschen Interessen entsendet. Die von Anfang Juli bis Anfang August währende Sommerreise führte die Hochseeflotte nach dem Nordatlantik unter Anlaufen von spanischen Häfen. An den Schlußübungen nahm auch das am 22. Juli aus den acht Küstenpanzern gebildete Reservegeschwader der Ostsee teil. Die Herbstmanöver fanden in der Zeit vom 16. August bis 5. September in der Ostsee statt. Abgesehen von der Hochseeflotte nahmen daran noch teil die Reserveflotte, bestehend aus dem 3. Geschwader (acht Küstenpanzern), der aus Schul- und Versuchsschiffen gebildeten 7. Division und 3. Aufklärungsgruppe und einer Anzahl von Spezialschiffen usw., ferner fünf Torpedobootsflottillen, die beiden Minensuchdivisionen und die in Dienst befindlichen Unterseeboote, die sich dabei allen vom technischen wie vom seemännischen Standpunkt aus gestellten Anforderungen durchaus gewachsen zeigten. Vom 30. August bis 5. September fanden die Übungen unter persönlicher Leitung Seiner Majestät des Kaisers statt, der nach ihrer Beendigung Seine Königliche Hoheit den Prinzen Heinrich unter Beförderung zum Großadmiral zum Generalinspekteur der Marine ernannte und den bisherigen Chef des 1. Geschwaders, Vizeadmiral v. Holtzendorff, mit der Führung der Hochseeflotte beauftragte. Während die Reserveverbände dann aufgelöst wurden, unternahm die Hochseeflotte vom 7. bis 10. September noch Landungsmanöver bei Apenrade. Die acht Küstenpanzer stellten am 15. September in Danzig außer Dienst. Die Herbstmanöver verliefen ohne jede Störung durch Havarien oder Unglücksfälle. Sie bewiesen, daß sich die Schiffe in technischer Beziehung in gutem Zustande befanden und daß die für die Ausbildung aufgewendeten Mühen nicht erfolglos geblieben sind. Bestanden die für das Manöver aktivierten oder zusammengezogenen Verbände zum Teil auch aus veralteten oder aus nicht homogenen, im Verbande wenig geschulten Einheiten, so boten die gemeinsamen Übungen doch nützliche und erwünschte Gelegenheit für die Führer, sich in der Leitung größerer Verbände zu betätigen. Die Ergebnisse der Übungen zeigten, daß eine gewisse Tradition geschaffen ist, die es ermöglicht, auch solche nicht ständig zusammengehaltenen Verbände gegebenenfalls mit Nutzen zu verwenden und an die Hochseeflotte anzugliedern. — Im neuen Ausbildungsjahre unternahmen die Aufklärungsschiffe vom 3. bis 12. November eine Übungsfahrt nach Skagen, die gesamte Hochseeflotte mit der 1. und 4. Torpedobootsflottille zusammen vom 22. bis 27. November eine solche im westlichen Teil der Ostsee.

Von den Schul- und Versuchsschiffen stellte der kleine Kreuzer „Nymphe“ im Februar außer Dienst und wurde von „Stuttgart“ als Artillerieschulschiff für die

Ausbildung am Maschinengewehr ersetzt; ferner trat am 1. März der große Kreuzer „Friedrich Carl“ an die Stelle von „Vineta“ als Torpedoversuchsschiff. „Vineta“ wird einer Grundreparatur unterzogen und umgebaut, um als Reserve für die Seekadetten- und Schiffsjungenschulschiffe zu dienen. Im April waren die Schul- und Versuchsschiffe, wie in den Vorjahren, unter dem Oberbefehl des Inspekteurs des Torpedowesens zu einem Verbande vereinigt, um gemeinsam mit den beiden Schulflottillen und der Manöverflottille Übungen vorzunehmen. Das alte Seekadettenschulschiff „Charlotte“ wurde im Frühjahr durch „Hansa“ ersetzt, so daß wir jetzt vier moderne Schulschiffe für den Nachwuchs der Marine zur Verfügung haben. Die neuen Hafenanlagen in Wilhelmshaven wurden am 15. Oktober in Benutzung genommen.

In der Besetzung unserer Auslandsstationen traten im Laufe des Jahres einige Änderungen ein. Der kleine Kreuzer „Niobe“ wurde Ende Januar von Ostasien zurückberufen und stellte Ende März in Danzig außer Dienst. Ihm folgte das bisherige Flaggschiff des Kreuzergeschwaders, der große Kreuzer „Fürst Bismarck“, der zu Anfang April die Heimreise antrat und Ende Juni in Kiel außer Dienst stellte. Als Ersatz für ihn verließ „Scharnhorst“ mit dem neuernannten Chef des Kreuzergeschwaders, Kontreadmiral v. Ingenohl, an Bord, am 1. April die Heimat. Die Ablösung erfolgte in Colombo. Endlich wurde aus Anlaß der samoanischen Unruhen der kleine Kreuzer „Cormoran“ im Mai als zweiter Stationär nach der Südsee entsandt. „Bussard“ trat Ende Dezember 1909 zur Außerdienststellung die Heimreise an.

Durch außergewöhnliche Ereignisse wurden unsere Auslandsschiffe im verflossenen Jahre verschiedentlich in Anspruch genommen. Zunächst beteiligten sich die im Mittelmeer befindlichen Schulschiffe „Hertha“ und „Viktoria Louise“ anläßlich der Erdbebenkatastrophe, von der um die Jahreswende Unteritalien und Sizilien betroffen waren, hervorragend an den Rettungsarbeiten in Messina. Ende Februar wurden von der ostasiatischen Station die Kreuzer „Leipzig“ und „Arkona“ mit dem Begleitdampfer „Titania“ sowie das Kanonenboot „Jaguar“ wegen drohender Unruhen nach den Samoainseln beordert und blieben dort bis zum Mai. Durch diese Detachierung wurde die ostasiatische Station für mehrere Monate von Schiffen fast entblößt. Das Zeigen der Flagge durch mehrere Schiffe in der Südsee war dagegen nützlich. Die Anwesenheit der Kreuzer in Samoa hat zur raschen Beilegung der dortigen Unruhen wesentlich beigetragen. Aus Anlaß der Unruhen in der Türkei wurde der Stationär „Loreley“ im April nach Kleinasien beordert, aber bald von „Hamburg“ abgelöst. Außerdem wurden von der Heimat die beiden Turbinenkreuzer „Lübeck“ und „Stettin“ nach dem Mittelmeer entsandt. Im Herbst stellte „Condor“ in der Südsee — leider vergeblich — Nachforschungen nach dem vermißten Regierungsdampfer „Seestern“ an. Ende September wurden die auf der amerikanischen Station weilenden Schulschiffe „Hertha“ und „Viktoria Louise“ und der Kreuzer „Bremen“ mit dem aus der Heimat entsandten Kreuzer „Dresden“ vereinigt, um an der Hudson-Fulton-Feier in New York teilzunehmen; der Kreuzer „Arcona“ wurde von Ostasien nach San Francisco entsandt, um das Deutsche Reich bei der Feier zur Erinnerung an die Entdeckung der Bai von San Francisco zu vertreten.

Aus dem Schutzgebiet Kiautschou ist besonders zu erwähnen die Errichtung einer deutsch-chinesischen Hochschule, deren Einweihung am 25. Oktober erfolgte, und der Bau eines Observatoriums, wozu die Mittel von dem Hauptverband deutscher Flottenvereine im Auslande gestiftet sind, sowie die Auflösung der ostasiatischen Brigade und ihr Ersatz durch ein dem Gouvernement unterstelltes Marinedetachement.

Von schweren Unglücksfällen ist die Marine auch im vergangenen Jahre verschont geblieben. Nebel und Sturm im letzten Monat des Jahres verursachten das

Auflaufen der „Württemberg" und die Strandung des Torpedoboots „G 89". Beide sind unbeschädigt wieder abgebracht.

Die debattenlose Bewilligung des letztjährigen Etats durch den Reichstag im März 1909 war ein Beweis dafür, daß Volk und Parlament von der Notwendigkeit einer starken deutschen Flotte nach wie vor durchdrungen sind, ebenso auch, daß der eingeschlagene Weg, sie zu schaffen, der richtige sei.

Allerlei Einflüsse, auf die hier nicht näher eingegangen werden soll, haben dann gegen Ende des Jahres dazu geführt, daß der bedauerliche Kieler Werftprozeß von einzelnen Stellen als Mittel zum Zwecke benutzt wurde, um dem deutschen Volke die Freude an seiner Flotte zu verderben, um Vorwürfe, die richtigerweise nur gegen eine kleine schadhafte Stelle des großen Betriebes zu erheben gewesen wären, zur Anklage gegen die Marine selbst und ihre Angehörigen zu verallgemeinern.

Die Marine wird sich in den kommenden Jahren angelegen sein lassen, durch Taten zu beweisen, daß ihr mit den erhobenen Vorwürfen Unrecht geschehen ist. Der durch die Eigenart des Berufes geschärfte und durch Auslandskenntnisse erweiterte Blick der Marineangehörigen bürgt bei ihnen für ein wachsendes Verständnis der Forderungen des realen Lebens an Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit in allen Staatsbetrieben.



England.

Das Jahr 1909 ist für die Entwicklung der englischen Marine ein Jahr des Abschlusses und des Anfangs gewesen und dementsprechend auch von Krisen nicht frei geblieben. Zum Abschluß gebracht wurde die mit dem Eintritt des Admirals Sir John Fisher in den Board of the Admiralty zuerst als Zweiter, dann nach kurzer Unterbrechung als Erster Seelord seit 1902 begonnene Reorganisation des Personals, des Materials und der Flottenverteilung. Durch den am 25. Januar 1910 erfolgenden Rücktritt des Admirals, der als Baron Fisher of Kilverstone für seine Verdienste in den Peersstand erhoben wurde, tritt dieser Abschluß gewissermaßen auch äußerlich in die Erscheinung. Die kraftvolle Persönlichkeit des Admirals Fisher hat die englische Marine personell und materiell wesentlich umgestaltet und sie vielfach mit rücksichtsloser Hand aus den bisherigen Bahnen ihrer Entwicklung hinaus in einen nach seinen Ideen besseren und kriegsmäßigeren Entwicklungsgang hineingedrängt. Ein solches Unternehmen, so berechtigt es auch sein mochte, mußte bei dem jeder großen Organisation innewohnenden Trägheits- und Beharrungsvermögen, insbesondere aber bei dem englischen Charakter scharfe Widerstände auslösen, und zwar wenn nicht anfangs, weil die Tragweite und Tiefe der Maßnahmen nicht sofort erkannt wurde, so im Laufe der Jahre und besonders in dem Augenblick, wo die neue Entwicklung ihrem Abschluß nahte, um definitiv die alte zu ersetzen. Wir haben deshalb in dem letzten Jahre große Kämpfe auf dem Gebiete der allgemeinen Marine- und Schiffbaupolitik wie auf dem Gebiete der Organisation und der Kriegsvorbereitung erlebt. Auf dem ersteren Gebiete sind sie mit den Parteikämpfen der liberalen Regierung gegen die unionistische Opposition verwickelt worden und in den großen Etatskämpfen bei dem diesjährigen Marinebudget zum Austrag gekommen, auf dem letzteren sind sie zu einem Kampfe Beresford-Fisher ausgeartet. Das Resultat dieser Kämpfe ist der Sieg der Fisherschen Ideen, aber das Abtreten ihres Trägers von der marinepolitischen Bühne. Das Leitmotiv der Marinepolitik der letzten Jahre, bessere Verzinsung des in der Flotte angelegten Nationalvermögens, d. h. höhere Kriegsleistungsfähigkeit bei geringeren Friedensausgaben, die abgesehen von der politischen Verschiebung der Machtverhältnisse auf der

Erde zu einer Konzentration der englischen Flotte nahe dem Herzen des englischen Weltreichs in den heimischen Gewässern und gleichzeitig zu einer Verminderung der Indiensthaltungen für den Auslandsdienst führten, hat dann wiederum den Keim zu der mit der Imperial Defence Conference im Juli 1909 beginnenden Weiterentwicklung der englischen Flotte zu einer wirklichen Reichsflotte gelegt, für deren Entstehung gerade die heftigsten Gegner der Fisher-Politik am eifrigsten eingetreten sind. So sehen wir in dieser Entwicklung die alte geschichtliche Erfahrung aufs neue bestätigt, daß ein Fortschritt nicht gerade Linien zu gehen pflegt, sondern in einer unregelmäßigen Spirale aufsteigt, die uns öfters als ein Kreis erscheint. Drei Momente des vergangenen Jahres müssen deshalb an die Spitze einer Jahresübersicht gesetzt und besprochen werden: Die Etatsverhandlungen, die Naval Inquiry Commission und die Imperial Defence Conference.

Nachdem die Regierung in den letzten Jahren zur Erzielung von Ersparnissen und in der Erkenntnis der materiellen Überlegenheit der vorhandenen Flotte über diejenigen der voraussichtlichen Gegner das Schiffbauprogramm auf 2 bis 3 große Schiffe (Linienschiffe oder Panzerkreuzer) beschränkt hatte, trat sie für 1909/10 mit der Forderung für den Bau von 4 gepanzerten Schiffen, für die Ermächtigung, noch 4 weitere Panzerschiffe am 1. April 1910 auf Stapel legen zu dürfen, wenn die politische Lage es erheische, an das Unterhaus heran. Aus parteipolitischen Gründen motivierte sie ihre Forderung mit der durch Deutschlands beschleunigten Flottenbau geschaffenen gefahrvollen Lage. Es entstand eine von der Regierung nicht gewollte Panik, die sich die Opposition zunutze zu machen wußte und die die Regierung allmählich so weit brachte, daß sie versprach, den Bau der 4 Eventualschiffe so vorzubereiten, daß sie spätestens im März 1912 fertig sein würden, und diese Schiffe nicht auf das Programm für 1910/11 in Anrechnung zu bringen. Diese Schiffe sind tatsächlich schon sämtlich in Bestellung gegeben, so daß das Bauprogramm 1909/10 8 gepanzerte Schiffe (wahrscheinlich 6 Linienschiffe, 2 Panzerkreuzer), 6 geschützte Kreuzer, 20 Torpedobootzerstörer, 12 Unterseeboote umfaßt. Daß ein derartig großes Bauprogramm durch Änderung der politischen Lage, insbesondere nicht durch ein beschleunigtes Bautempo in Deutschland bedingt, sondern durch den seinerzeit von England eingeleiteten Bau von „Dreadnought"- und „Invincible"-Schiffen verursacht ist, konnte ernstlich weder die Regierung noch die Opposition bestreiten, wenn beide es auch nicht ausdrücklich zugaben, sondern diese selbstverschuldete Mehrausgabe der Ablehnung des Vorschlages durch Deutschland zuschoben, sie durch Verminderung der für die eigene Verteidigung notwendigen Schiffsbauten gewissermaßen zu verringern. Die Aufrechterhaltung des two-Power standard an capital ships (früher nur Linienschiffe) wurde von beiden Parteien als unabläßliche Notwendigkeit wiederum anerkannt. Die Etatsforderung beträgt netto £ 35142700 und übersteigt den vorjährigen um £ 2823200, begreift aber keine Forderung für die 4 Eventual-Panzerschiffe in sich, für deren Materialbeschaffung wahrscheinlich ein Nachtragsetat eingebracht werden wird. Eine Personalerhöhung ist trotz der vermehrten Schiffsbauten und der größeren, auch mehr Besatzung erfordernden Deplacements nicht eingetreten. Der Personalbestand beläuft sich auf 128000 Mann aktiv und 185686 Mann einschl. der Reserven.

Der Etat und seine Verhandlungen sind dann der Ausgangspunkt zum offenen Kampfe gegen das Fishersche System geworden: Nachgiebigkeit gegen die Sparsamkeitsbestrebungen des liberalen Kabinetts durch Beschneidung der Schiffsneubauten, Reduzierung der Zahl der aktiv in Dienst befindlichen Schiffe zugunsten einer weniger Geld erfordernden Reserveflotte, zu geringes aktives Personal, unzureichende Besetzung der auswärtigen Stationen, diese Vorwürfe haben in der Schrift des heftigsten Gegners, des Admirals Lord Beresford, an den Premierminister vom 2. April einen Ausdruck gefunden, in der die Politik der Admiralität

hinsichtlich der in den heimischen Gewässern stationierten Streitkräfte als einer gesunden Kriegsorganisation und Kriegsvorbereitung zuwiderlaufend hingestellt wurde. Die von Mr. Asquith daraufhin eingesetzte, aus Mitgliedern des Imperial Defence Committee bestehende Naval Inquiry Commission hat die Politik der Admiralität hinsichtlich der Organisation, Verteilung und Zusammensetzung der heimischen Flottenverbände für gerechtfertigt erklärt, nachdem die Admiralität ihr Reorganisationswerk in dieser Richtung durch eine Vereinigung der bisher getrennten Kanal- und Home-Flotte unter einem einheitlichen Kommandoverbande gekrönt hatte. Die Heimatflotte setzt sich jetzt zusammen aus 2 Divisionen aktiver Linienschiffe zu je 8 Linienschiffen neuester Konstruktion, 2 aktiven Kreuzergeschwadern zu je 5 Panzerkreuzern neuester Bauart, 4 aktiven großen geschützten, 6 aktiven kleinen geschützten Kreuzern, 2 aktiven Torpedobootzerstörer-Flottillen zu je 24 modernen Booten, 5 aktiven Unterseeboots-Flottillen zu 32 Booten, 11 Hilfsschiffen; ferner aus der III. Division: 8 Linienschiffe, 10 Panzerkreuzer, 3 große geschützte Kreuzer, 7 kleine geschützte Kreuzer, 8 Torpedokanonenboote, 6 Hilfsschiffe mit $^3/_5$ Stammbesatzung, 3 Torpedobootzerstörer-Flottillen von 100 Booten mit $^4/_5$ Stammbesatzung, schließlich aus der IV. Division: 14 Linienschiffe, 14 große geschützte Kreuzer, 5 kleine geschützte Kreuzer mit $^1/_8$ bis $^1/_{10}$ Stammbesatzung. Die aktiven Verbände üben von Skapa Flow und Portland aus. In engem Zusammenhange damit steht die Atlantic-Flotte von 6 Linienschiffen mit zugehörigem Kreuzergeschwader von 4 Panzerkreuzern, die auf Berehavn und Dover basiert ist. Schließlich zählt auch noch das IV. Schulkreuzergeschwader zu den Streitkräften der Heimatsverteidigung. Die Konzentration in den Gewässern in oder in der Nähe der Nordsee ist also von 1904 ab bis jetzt konsequent durchgeführt, eine einheitliche Oberaufsicht und eine einheitliche Ausbildung gesichert worden. Das Urteil der Naval Inquiry Commission wird jeder Unparteiische als gerecht anerkennen müssen. Die bei gleicher Gelegenheit zur Sprache gebrachte Notwendigkeit eines Admiralstabes zur Vorbereitung der Operationspläne ist ebenfalls in einer den englischen Verhältnissen entsprechenden Weise einer Verwirklichung zugeführt worden, indem als erster Keim zu ihm das Naval Mobilisation Department im Herbst vom Naval Intelligence Department abgetrennt ist und der Erste Seelord sich den Aufgaben der Kriegsvorbereitung nun besser widmen kann. Diese Trennung ist kein Rückschritt, sondern ein Fortschritt. Das Intelligence Department wurde seinem ursprünglichen Zweck, Nachrichtensammelstelle für die ganze Admiralität, nicht nur für Operationszwecke zu sein, zurückgegeben. Mit dem Mobilisation Department erhält der Erste Seelord die nötigen Arbeitskräfte, nachdem unter Lord Selborne durch Ordre in council vom 10. August 1903 seine Stellung über die der andern Seelords gehoben und zu einer Kriegsleitungszentrale erweitert wurde. Die Angriffe, denen die Admiralität nach Entscheidung der Naval Inquiry Commission weiterhin von seiten Lord Beresfords in seinem Briefwechsel mit dem Premierminister ausgesetzt war, die ihr eine Benachteiligung der bei der Untersuchung für Lord Beresford eingetretenen Offiziere und ganz allgemein eine Einschüchterungs- und Günstlingswirtschaft vorwarf, sind als unvereinbar mit der Tradition der Marine und als der Disziplin und Leistungsfähigkeit des Offizierkorps äußerst schädlich von allen Seiten verurteilt worden.

Ist der Abschluß dieser wichtigen, aber vielleicht oftmals schroff und schnell vorwärts getriebenen Entwicklungsperiode in einer für die englische Marine nicht gerade erfreulichen Art erfolgt, so ist dagegen der Anfang der kommenden Periode ein vielversprechender gewesen, wenn der betretene Weg auch von Gefahren nicht frei ist. Im Burenkriege zeigten die großen selbständigen Glieder des englischen Weltreichs ihre Geneigtheit, dem Mutterlande in kriegerischen Konflikten beizustehen. Nach dem Frieden erweiterte sich diese Geneigtheit bei einigen Kolonien auf Geldlunter-

stützung des Mutterlandes für die Unterhaltung der das ganze Reich schützenden Flotte. Der Commonwealth von Australien und Neuseeland marschieren an der Spitze mit einem jährlichen Betrag im letzten Jahre von 304 600 £; Natal zahlte 35 000 £, die Kapkolonie 40 000 £, Kanada nichts. Der russisch-japanische Krieg und das Erstarken der amerikanischen Flotte förderten bei den am meisten exponierten Staatsgebilden des Commonwealth und der Dominion die Idee, sich eigene Verteidigungsmittel zu schaffen, anstatt dem Mutterlande Geldbeiträge zu senden. Die durch die Konzentration der Seestreitkräfte in den heimischen Gewässern bedingte stärkere Entblößung der auswärtigen Stationen gab dieser Idee neue Nahrung und verhalf ihr bei dem Commonwealth und der Dominion zum Siege. Nach längerem Widerstande war die Admiralität genötigt nachzugeben, wenn sie nicht die erhöhten Ausgaben für die Auslandstationen wieder wie früher allein dem Mutterlande aufbürden wollte. Auf der Konferenz der Premierminister im Sommer 1907 konnte man zu einer Einigung nicht kommen, eine solche blieb der Imperial Defence Conference im Juli 1909 vorbehalten. Die hier getroffene Vereinbarung über die Seeverteidigung gipfelte darin, daß a) in den Gewässern des Fernen Ostens eine pazifische Flotte aus drei gleich starken Divisionen, der ostindischen, chinesischen und australischen, gebildet wird, bestehend aus je einem Dreadnought-Kreuzer, 3 geschützten Kreuzern 2. Kl. des „Bristol"-Typs, 6 Torpedobootzerstörern des verbesserten „River"-Typs, 3 Unterseebooten der C-Klasse. Die australische Division wird von dem Commonwealth gebaut und unterhalten, doch wird England in den nächsten Jahren noch einen Beitrag von 250 000 £ jährlich zahlen. Desgleichen wird der Commonwealth für die Stützpunkte sorgen. Neuseeland baut den Dreadnought-Kreuzer für die chinesische Division, zahlt zur Unterhaltung dieser Division jährlich 150 000 £ und außerdem 100 000 £ zur Ausgleichung der Differenz zwischen den englischen und australischen Lohnsätzen. b) Kanada*) baut in den nächsten Jahren 4 oder 3 geschützte Kreuzer des „Bristol"-Typs, 3 oder 2 davon für die pazifische Küste und 1 für die atlantische Küste, sowie etwa 6 Torpedobootzerstörer und übernimmt die Instandhaltung der Werften von Halifax und Esquimault. c) Die südafrikanische Union ist sich über ihr Vorgehen noch nicht klar.

Auf diese Weise wird die englische Flotte über ihren jetzigen Standard hinaus um 2 große „Dreadnought"-Kreuzer, etwa 8 geschützte Kreuzer des „Bristol"-Typs, etwa 12 Torpedobootzerstörer in den nächsten Jahren vermehrt, daneben werden die Kosten für Unterhaltung um etwa 300 000 £, später 550 000 £ vermindert werden. Hiermit ist der Weg beschritten, die Verteidigung des Reichs zu teilen. Die notwendige Einheitlichkeit der so zu schaffenden Reichsflotte soll durch gleiche Disziplin und Ausbildungsvorschriften sowie durch Austausch mit englischen Schiffen gewahrt bleiben. Die Oberbefehlsverhältnisse im Frieden und im Kriege sind anscheinend noch nicht fest geregelt. Im Frieden werden die Flottenteile voraussichtlich den Regiernngen der Heimatsstaaten unterstellt bleiben, im Kriege dagegen unter englischen Oberbefehl treten. Solange die Interessen der selbständigen Reichsglieder mit denen des Mutterlandes gleichlaufen, wird der Weg kaum Gefahren haben. Um sie zu vermeiden, wird es den Regierungen vor allem darauf ankommen müssen, die gemeinsamen politischen und wirtschaftlichen Interessen zu pflegen und zu fördern.

Im Einzelnen sei über die Leistungen und die Tätigkeit der Marine im letzten Jahre folgendes erwähnt:

Auf dem Gebiete des Schiffbaues macht die Deplacementssteigerung weitere Fortschritte. Während das Linienschiff des Bauprogramms 1908/09 „Neptune", nach dessen Plänen auch die beiden im Juli 1909 auf Stapel gelegten Schiffe des dies-

*) Entschließung noch nicht endgültig.



jährigen Programms „Hercules“ und „Colossus“ gebaut werden sollen, etwa 20575 Tonnen groß sein soll, wird das dritte im November auf Stapel gelegte Schiff „Orion“ etwa 22860 Tonnen groß werden. Eine noch weitere Steigerung findet nach den Nachrichten bei dem Panzerkreuzer des diesjährigen Programms, „Lion“ gegenüber der „Indefatigable“ statt, 22000 gegen 19000 Tonnen. Armierung und Geschwindigkeit bleiben bei den Linienschiffen ungefähr die gleichen, die Panzerung wird verstärkt, bei den Panzerkreuzern kommt die Steigerung zum großen Teil der Geschwindigkeit zugute; „Lion“ soll mit 70000 (?) Pferdestärken 28 kn, „Indefatigable“ mit 45000 Pferdestärken 26 kn laufen.

Die Einführung einer Mittelarmierung von 15 cm-Geschützen auf den neuesten Linienschiffen, von „Orion“ ab, scheint beschlossen zu sein. Eine Kalibersteigerung der schweren Artillerie auf 34,3 cm ist bis jetzt nicht eingetreten. Versuche mit einem solchen Geschütze sind im Gange. Ein 30,5 cm-Geschütz einer neuen Konstruktion von 50 Kaliberlänge hat nicht befriedigt.

Nach langem Hin- und Herschwanken hat man sich endlich bei den geschützten Kreuzern entschlossen, den „Bristol“-Typ weiterzubauen, aber dabei das Deplacement des Stammschiffs von 4876 auf über 5000 zu steigern, zur Erhöhung der Geschwindigkeit auf 26 kn. Die Armierung wird dieselbe bleiben.

Im Torpedobootzerstörerbau hat entgegen der ursprünglichen Absicht auch wieder eine Deplacementssteigerung stattgefunden. Die 20 Torpedobootzerstörer des diesjährigen Programms, die bereits im November vergeben sind, werden etwa 1200 Tonnen groß sein und 29 kn laufen, gegen 950 bis 1050 Tonnen mit 27 kn ihrer Vorgänger. Der „Swift“-Typ ist aufgegeben worden.

Den neuen 53 cm-Hardcastle-Torpedo erhielt zuerst das Linienschiff „Neptune“. Man versucht mit diesem Torpedo vor allem die Schußweite zu vergrößern. Es wurde eine Höchstschußweite von 6000 m genannt.

Im Laufe des Jahres wurden fertiggestellt oder haben mit Probefahrten begonnen: die Linienschiffe „Superb“, „Temeraire“, „St. Vincent“, „Collingwood“, „Vanguard“, die geschützten Kreuzer „Boadicea“, „Bellona“, 4 Torpedobootzerstörer der „Tribe“-Klasse.

Im Unterseebootsbau ist ein neuer Typ, „D“, von größerem Deplacement als die „C“-Klasse, in einem Exemplar fertiggestellt worden; Unterwasser-Deplacement 614 Tonnen, Überwassergeschwindigkeit 16 kn.

Im Minenwesen wurden besonders die Minenräumeinrichtungen zu verbessern gesucht. Es wurden Versuche mit mehreren Fischdampfern zum Minensuchen gemacht und am Schluß des Jahres auch einige Kanonenboote dafür eingerichtet. Die Zahl der Minenkreuzer wurde um 3 vermehrt und beträgt jetzt 6.

Die Ausrüstung der Schiffe und Torpedofahrzeuge mit modernen, tönenden F. T. Apparaten mit großer Reichweite und Wellenskala machte große Fortschritte.

In der Ausbildung der Schiffe und Verbände wurde besonderer Wert auf gute Einzelausbildung, besonders Schießausbildung, gelegt. Die Übungen in größeren Verbänden wurden nach den vorliegenden Nachrichten beschränkt. Im ganzen waren die Schiffe, vor allem auch die Schiffe mit Stammbesatzungen, mehr in See als im Vorjahre. Die Schießübungen wurden nach geschleppter Scheibe abgehalten; auf die Abwehr von Torpedobootsangriffen wurde besonderer Wert gelegt. Die Schießübungsresultate für 1909 sind noch nicht sämtlich bekannt, diejenigen von 1908 bedeuten gegen 1907 einen beträchtlichen Fortschritt. Die Trefferprozente der gunlayers'-test 1908 weisen bei der schweren und mittleren Artillerie eine Steigerung von 42,7 auf 53,57 und bei der leichten Artillerie von 42,08 auf 47,28 auf.

Die Zusammensetzung der Verbände der Heimatflotte war beständigem Wechsel unterworfen. Die 1. Division erhielt die neueste, die 2. Division die dann folgende,

die „King Edward VII"-Klasse, die Atlantikflotte die Schiffe der „Formidable"-Klasse, die Mittelmeerflotte die Schiffe der „Duncan"-Klasse. Die Auslandsstationen blieben in der bisherigen Weise besetzt; ein Ersatz der älteren Panzerkreuzer der „Monmouth"-Klasse auf der chinesischen Station durch solche der „Minotaur"-Klasse steht bevor.

Zur Erprobung der vielfach angegriffenen Organisation der Verbände mit Stammbesatzungen wurden die 3. Division der Heimatflotte und ein kleiner Teil der 4. Division für etwa 4 Wochen im Juni/Juli mobilisiert und nahmen dann zusammen mit den aktiven Verbänden der Heimatflotte, der Atlantikflotte, der Mittelmeerflotte und dem IV. Kreuzergeschwader an den großen Sommerübungen teil, die aus einem strategischen Manöver mit anschließenden taktischen Übungen der Verbände der Heimatflotte und einer Küstenübung an der Nordseeküste für die zum Schutze der Küste bestimmten Torpedoboots- und Unterseebootsstreitkräfte bestanden. Es waren an den Übungen im ganzen etwa 360 Schiffe beteiligt. Das strategische Manöver kam nach 4 Tagen zum Abschluß, ohne nach den vorliegenden Nachrichten besonders lehrreich gewesen zu sein. Es zeigte aber, daß die Flottenführung auch in dem letzten Jahre weitere Fortschritte in der kriegsmäßigen Lösung von Aufgaben gemacht hat, und bewies vor allem die Zuverlässigkeit des Materials und der Schiffsführung. Havarien von Bedeutung kamen nicht vor.

Von schweren Verlusten ist die Marine auch in diesem Jahre nicht verschont geblieben, es gingen zwei Torpedobootzerstörer und ein Unterseeboot gänzlich verloren.

Dem Mangel an Dockgelegenheit für die großen „Dreadnought"- und „Invincible"-Schiffe hat die Admiralität durch Bau von 2 großen Schwimmdocks, von denen eins in Portsmouth, das andere in Chatham stationiert werden soll, sowie durch den Bau eines großen Docks an der Tyne, über den mit Armstrong verhandelt ist, abzuhelfen gesucht. Als Unterseebootsstation im Norden bis zur Fertigstellung von Rosyth wurde Dundee provisorisch eingerichtet. Der Ausbau von Rosyth schreitet programmäßig fort, er soll in 7 Jahren fertig sein; doch ist bereits eine Vergrößerung des jetzigen Programms, das zunächst nur ein großes Dock vorsah, in Aussicht genommen.

Der neue Hafen von Dover wurde eingeweiht. Er dient als Stützpunkt der Atlantikflotte und einer Unterseebootsflottille. Der Bau einer neuen Einfahrt in Portsmouth schritt wegen Untergrundschwierigkeiten nur langsam vor.

Hinsichtlich des Personals sind keine besonderen Vorkommnisse zu vermerken. Die neue Personalorganisation scheint sich allmählich einzubürgern, ihre Gegner verhalten sich jetzt ruhiger. Die Beförderung der Seeoffiziere der niederen Chargen begann sich zu verlangsamen. Durch Erleichterung der Verabschiedung unter günstigen Bedingungen vor der Altersgrenze und durch Festsetzung einer bestimmten Anzahl von Beförderungen ohne Rücksicht auf Vakanzen suchte man dem weiteren Stocken vorzubeugen.

Der Mannschaftsbedarf an aktivem und Reservepersonal konnte im allgemeinen ohne Schwierigkeit gedeckt werden, doch wurde in der letzten Zeit in der Presse über Mangel an altem langdienendem Personal geklagt. Die Disziplinar- und Gesundheitsverhältnisse haben sich 1908 gegen das Vorjahr wiederum etwas gehoben. Die Deckoffizierlaufbahn wurde weiteren wichtigen Dienstzweigen, wie dem Funkentelegraphenpersonal, eröffnet. Coastguards und Royal Marines erfuhren wiederum eine Verminderung von etwa 1000 Mann zugunsten des seemännischen und Maschinenpersonals.

Ist somit das Jahr 1909 für die englische Marine kein in jeder Hinsicht erfreuliches gewesen, so wird sie sich doch mit der Befriedigung sagen dürfen, daß sie in ihren Kampfleistungsfähigkeiten weitere Fortschritte gemacht hat.

❦

Vereinigte Staaten von Amerika.

Das verflossene Jahr weist in der Geschichte der Unionsflotte drei Geschehnisse von besonderer Bedeutung auf, in der Zeitfolge: die glückliche Rückkehr der Linienschiffsflotte von der Weltreise, den Präsidentenwechsel und die Hudson-Fulton-Feier. Der Bedeutung für die Entwicklung der Flotte nach steht das zweite Ereignis insofern obenan, als die Marine durch den Rücktritt des Präsidenten Roosevelt den mächtigsten Förderer ihrer Interessen im ganzen Verlaufe ihrer Geschichte verlor. Wohl hat Roosevelts Nachfolger, wie man das von vornherein erwartete, die Politik seines Amtsvorgängers in ihren Richtlinien weiter verfolgt, indessen das suaviter in modo, das man im Gegensatze zu dem oft sehr bestimmten Auftreten des früheren Präsidenten bei dem jetzigen schon voraussetzte, hat sich auch auf des letzteren Tätigkeit für die Marine übertragen und ihrer materiellen Entwicklung etwas von dem Elan genommen, der das Kennzeichen der Rooseveltschen Periode war. Es läßt sich nicht verkennen, daß eine gegen früher mehr juristische Auffassung — wie sie schon aus der Vergangenheit des neuen Präsidenten hergeleitet wurde — in der Führung der Geschäfte Platz gegriffen hat. Wenn man auf der anderen Seite berücksichtigt, daß fast die ganze jetzt bestehende amerikanische Flotte, die ihrer Schlagkraft nach jetzt den zweiten Platz unter den Flotten der Welt einnimmt, unter Roosevelts bestimmendem Einflusse — beginnend schon mit seiner Tätigkeit als Untersekretär der Marine — in wenig mehr als zehn Jahren geschaffen worden ist, und daß gleichzeitig ihrer Weiterentwicklung, soweit das ohne ein festes, gesetzlich bestimmtes Organisationsgesetz möglich war, die Bahn vorgeschrieben ist, so wird es dem Ausbau der Flotte vielleicht nicht schädlich sein, wenn darin zunächst ein etwas ruhigeres Tempo eintritt. Fällt in die Rooseveltsche Periode die Schöpfung der neuen Flotte, so fällt dem Präsidenten Taft und seinen Nachfolgern die Aufgabe zu, das Geschaffene zu erhalten und zielsicher auszubauen, und es wird diese Aufgabe insofern als die leichtere anzusehen sein, als sie sich auf ein Machtverhältnis stützen kann, dessen Verringerung nach seiner bisher durchgeführten Entwicklung kaum wahrscheinlich ist. Diesem inneren Ausbau hat sich der neue Marinesekretär Meyer sofort mit großer Energie zugewandt und die seit langem von zahlreichen Kommissionen eingehend untersuchte Frage der Neubildung des Navy Department und der Werftbetriebe sehr bald einer vorläufigen Lösung zugeführt. Der Grundzug dieser Reorganisation bildet die Erweiterung des Einflusses des Seeoffiziers gegenüber dem des Zivilbeamten und des Technikers (vgl. Monatsrundschau).

Die Rückkehr der Linienschiffsflotte, die von der ganzen Nation gefeiert wurde, hat in vielfach ungeahntem Maße die Sympathien für die Flotte im Volke vermehrt und diesem die Bewilligung der ferneren hohen Ausgaben für die Marine leichter gemacht, als es ohne die Weltreise zu erreichen gewesen wäre. Um einen geschäftlichen Ausdruck zu gebrauchen, konnte eine erfolgreichere Reklame für die Flotte und ihre Entwicklung gar nicht gefunden werden. Die politische Seite der Weltreise ist an dieser Stelle schon mehrfach besprochen worden. Technisch und praktisch hat die Reise, wie ebenfalls schon mehrfach ausgeführt wurde, das Resultat gehabt, daß sich nicht nur der amerikanische Kriegschiffbau — von einzelnen kleineren Mißständen abgesehen — auf der vollen Höhe seiner Leistungsfähigkeit gezeigt und allen Forderungen, welche die Inanspruchnahme der Schiffe durch eine Reise von 43 000 sm in allen Klimaten und unter schwierigen Wetter- und Seeverhältnissen an sie stellte, entsprochen hat, sondern daß auch die Führung und Versorgung der Flotte wie die Behandlung der Schiffe im einzelnen durch das Personal sich der gestellten und damit jeder Aufgabe gewachsen zeigten. Wo, wie nicht anders zu erwarten, Stockungen eintraten, besonders hinsichtlich der Versorgung der Flotte mit Betriebsmaterial, hat man Erfahrungen gesammelt, deren Verwertung für die Praxis der Zukunft schon eingeleitet worden ist.

Wenn damit auch keineswegs gesagt ist — wie das im Übermaß der Genugtuung hin und wieder behauptet wurde —, daß andere Flotten eine gleiche Aufgabe nicht würden erfüllen können, so sind das von der Flotte Geleistete und die Tatsache, daß sie ohne schwerere Havarien und in verhältnismäßig guter Verfassung zurückkehrte, doch vollständig ausreichend, um den Stolz der Nation auf ihre Flotte zu rechtfertigen und sie anzuspornen, das Gewonnene nicht durch Stillstand, der mit Rückschritt gleichbedeutend wäre, zu gefährden.

Die Hudson=Fulton=Feier war für die Flotte insofern bedeutsam, als sie sich bei dieser Gelegenheit den Vertretern aller Nationen in ihrer ganzen Macht und teilweise in neuem Gewande zeigen konnte. Die Tatsache allein, daß zu dieser an sich mehr internen Feier Vertreter fast aller Nationen und Flotten erschienen und durch ihr Erscheinen die Stellung der Union im Rate der Völker anerkannten, war letzten Endes nichts anderes als ein Kompliment für die Flotte, deren Existenz die Union in unserer Zeit ihre Stellung und ihre Macht hauptsächlich verdankt. —

Geht man von diesen allgemeinen Betrachtungen auf die Einzelheiten über, so findet man, daß im Verlaufe des Jahres die Zusammensetzung der fertigen Flotte sich organisatorisch kaum verändert hat, daß jedoch innerhalb dieser Organisation die Verbände durch Einstellung der fertig gewordenen modernen Schiffe an Stelle älterer Einheiten nicht unwesentlich verstärkt worden sind. In kurzem wird das durch vier neue Linienschiffe, darunter die beiden ersten „Dreadnoughts“, in noch höherem Maße der Fall sein, und es wird dann die Linienschiffsflotte mit Schiffen, von denen keines, vom Stapellaufe aus gerechnet, älter ist als 6 Jahre, ein Bild darbieten, wie kaum eine andere Marine. Entsprechend den Dispositionen in fast allen Marinen wird die Linienschiffsflotte mit dem nötigen Zubehör an leichteren Streitkräften — allerdings mit verhältnismäßig wenig Panzerkreuzern — an der heimischen Küste gehalten, während die Pazifische Flotte, in der Hauptsache Panzerkreuzerflotte, der Union ihren Anteil an der Beherrschung des Stillen Ozeans sichert. Die wachsende Erkenntnis von der Bedeutung dieses Meeres für die Zukunft der Nation hat im verflossenen Jahre zu einer kräftigeren Förderung derjenigen Einrichtungen geführt, auf welche sich die Flotte hier stützen muß, im besonderen zum Ausbau des wichtigsten Stützpunktes Pearl Harbour auf den Sandwich=Inseln. Nicht in gleichem Maße hat damit der Ausbau der Werft= und Dockanlagen Schritt gehalten, vor allem nicht an der pazifischen Küste, wo für die Versorgung und Reparatur der Schiffe einer großen modernen Flotte noch erhebliche Schwierigkeiten bestehen. Dahingegen hat man neuerdings der Vermehrung der Torpedo= und Unterseebootsstreitkräfte erhöhte Aufmerksamkeit gewidmet und eine größere Anzahl dieser Fahrzeuge fertiggestellt oder in Bau gegeben.

Von Linienschiffen wurden im verflossenen Jahre vier („Michigan“, „South Carolina“, „Delaware“ und „North Dakota“) fertiggestellt und weitere vier der größten Art („Florida“, „Utah“, „Arkansas“ und „Wyoming“) in Bau gegeben. Von dem Bau von Panzerkreuzern hat man vor der Hand abgesehen, dahingegen im Interesse der Versorgung der Flotte nach den Erfahrungen der Linienschiffsreise fünf große Kohlendampfer gebaut.

Gestrichen aus der Schiffsliste wurden nur zwei veraltete Fahrzeuge, die Korvette „Enterprise“ und das Rammschiff „Katahdin“.

Was die Entwicklung der Waffen anbelangt, so war man während des ganzen Jahres mit der Erprobung neuer Torpedo=Typen beschäftigt, von denen man sehr vieles erwartete, ohne daß das Eintreffen dieser Erwartungen bisher bekannt geworden wäre. Überhaupt scheint das Torpedowesen sowohl in bezug auf Qualität und Zahl der Torpedos wie hinsichtlich deren Behandlung noch nicht auf der wünschenswerten Höhe zu stehen. — Auf dem Gebiete der Artillerie scheint man endlich ein brauch=

bares, stabiles Pulver gefunden zu haben, wenn man das daraus schließen darf, daß die früher häufigen Unglücksfälle auf diesem Gebiete ausgeblieben sind. — Die Entwicklung der Geschütze ist bis zur Fertigstellung eines neuen 35,6 cm-Rohres gediehen, das aber noch nicht erprobt ist.

Die Schießleistungen der Flotte sollen im letzten Jahre abermals eine wesentliche Steigerung erfahren haben.

Havarien von größerer Bedeutung sind im letzten Jahre nicht vorgekommen; jedoch haben sich wiederholt Rohrbrüche in den Kesseln ereignet, die der Flotte vier Tote und sieben Schwerverwundete gekostet und eine gewisse Beunruhigung hinsichtlich des Materials oder der Bauausführung der Kessel hervorgerufen haben. Durch Bunkerexplosion auf einem Panzerkreuzer verlor die Marine einen Offizier und durch das Kentern eines Schleppdampfers einen Arzt und drei Mann.

Bezüglich des Personals besteht immer noch ein Mangel in der Zahl der Offiziere, trotz des erheblichen Zuwachses von der Marineakademie aus. Praktisch erhöht wird die Schwierigkeit in den höheren Graden durch den starken Abgang infolge Erreichens der Altersgrenze, weil hiermit ein häufiger und schneller Wechsel in der Besetzung der höheren Kommandostellen verbunden ist. Während das Seeoffizierkorps im verflossenen Jahre an Flaggoffizieren einen durch Tod und zehn durch Verabschiedung verlor, haben nicht nur sämtliche Flaggoffiziere beider Flottenverbände gewechselt, sondern allein die Linienschiffsflotte hat von der Ankunft an der pazifischen Küste bis zur Rückkehr in die Heimat oder unmittelbar danach dreimal die Flagge ihres Chefs niedergehen sehen. In bezug auf das Unterpersonal dagegen haben sich die Verhältnisse gebessert. Zum Teil infolge der durch die Linienschiffsreise erworbenen größeren Popularität machte die Beschaffung des Mannschaftsersatzes geringere Schwierigkeiten als früher.

Die politische Unterstützung der Flotte wurde während des letzten Jahres, wenn man von der Linienschiffsreise absieht, dreimal in Anspruch genommen. Anläßlich der Unruhen im Orient erfolgte die vorübergehende Entsendung einer Division von drei Panzerkreuzern nach dem Mittelmeer. Ferner wurden die drei Scout-Kreuzer, gelegentlich einer größeren Erprobung dieser Schiffe, mit einem Sonderausschusse nach Liberia entsandt, ohne daß über Zweck und Ergebnis dieser Sendung weiteres bekannt geworden ist. Endlich wurde die Flotte neuerdings durch die Unruhen in Zentralamerika in Anspruch genommen, zunächst bei Beförderung von Truppensendungen. Eine besondere Veranlassung zum Einschreiten hat sich für die Schiffe, soweit bekannt, bislang nicht ergeben.

Alles in allem genommen, kann man die Marine der Vereinigten Staaten zu ihren Erfahrungen, Leistungen und Fortschritten während des verflossenen Jahres nur beglückwünschen.

⚜

Frankreich.

Seit langer Zeit hat die französische Marine kein für ihre Entwicklung so folgenschweres Jahr durchlebt wie das verflossene. Waren die Ereignisse des ersten Halbjahres 1909, vor allem die Enthüllung der zahlreichen und schweren Mißstände im Marinebetriebe durch die parlamentarische Untersuchungskommission, dazu geeignet, den Glauben an eine glückliche Weiterentwicklung der Flotte aufs schwerste zu erschüttern, so hat in den letzten Monaten die Reformtätigkeit des nach dem Sturz des Ministeriums Clémenceau und dem Rücktritt des trotz besten Wollens und eifrigster Arbeit wenig erfolgreichen Ministers Picard zum Marineminister ernannten Vizeadmirals Boué de Lapeyrère neues Leben in alle Zweige der Marine gebracht

und überall freudige Hoffnung auf ihre völlige Gesundung geweckt. Daß diese Hoffnung wohlbegründet ist, wird man im Hinblick auf die von dem neuen Minister seit seinem Amtsantritt getroffenen Maßnahmen zugeben dürfen; denn nicht die Feststellung und Veröffentlichung der Mißstände durch Untersuchungskommissionen konnte der Marine die Heilung bringen, sondern nur die Übergabe ihrer Leitung an einen Fachmann, der, auf eigene Erfahrung und Sachkenntnis gestützt, den militärischen Gesichtspunkten wieder zu ihrem Rechte verhalf, nachdem diese seit Jahren unter der Verwaltung der Laienminister hinter den politischen Erwägungen hatten zurücktreten müssen.

Es kann nach Vorstehendem nicht wundernehmen, daß organisatorische Fragen im Jahre 1909 in der französischen Marine im Vordergrunde standen. Die Neubildung des Obersten Marinerates, die Schaffung der Stellung der Generalinspekteure, Änderungen in der Organisation des Technischen Komitees, der Ausrüstungs- und der Schiffsprüfungskommission (siehe Oktober- und Novemberheft) waren die ersten Schritte, die Admiral de Lapeyrère tat, um ein erfolgreiches Wirken der obersten Behörden für die Zukunft zu sichern. Die Neuverteilung der Seestreitkräfte bei voller Besetzung von zwei Geschwadern zu je sechs Linienschiffen, vier Panzerkreuzern und zwölf Torpedojägern, die Konzentrierung der Flottillen an den Hauptpunkten der Küste, die Formierung der Artillerie-, Torpedo- und Schiffsjungenschulschiffs-Divisionen (Oktober- und Novemberheft) sowie die Entfernung aller veralteten Schiffe (Küstenpanzer) und Fahrzeuge aus der Schlachtflotte legten weiterhin Zeugnis ab von dem militärischen Scharfblick und dem organisatorischen Geschick des neuen Leiters der Marineverwaltung. Vorschriften über die Dauer der Einschiffung der Offiziere (Oktoberheft), die Verwendung der Fähnriche (Novemberheft), die Ausbildung der Artilleriespezialisten auf den Schulschiffen (August/Septemberheft) trugen zur Hebung der Leistungsfähigkeit der Flotte bei. Der Gesetzentwurf über die Bildung eines Artillerieingenieurkorps der Marine (Dezemberheft) wurde auf Betreiben des Ministers nach zweijährigem Zögern von der Kammer genehmigt. Noch unter dem Minister Picard wurde die Schiffsjungenschule erweitert (Maiheft), um den Stamm langdienenden Personals zu vermehren, während der Gesetzentwurf betreffend die Neuregelung des Ersatzwesens der Marine nach dreijähriger Bearbeitung zur Vorlage bei dem Ministerrat gelangte (Juniheft).

Neben der Reformtätigkeit des Ministers verdient diejenige M. Chérons, des ersten Inhabers der neu geschaffenen Stelle eines Unterstaatssekretärs der Marine, Erwähnung; er hat seine Aufmerksamkeit in erster Linie der Reform der Verwaltung, der Vereinfachung des Geschäftsverkehrs, der Verbesserung des Sanitätsdienstes und der Verpflegung an Bord zugewandt.

Noch in Vorbereitung befindet sich das von dem Marineminister zu schaffende Hauptwerk, das bereits seit Jahren von der Kammer verlangte Flottengesetz, das den Umfang und das Tempo des Wiederaufbaus der französischen Flotte sowie das Maß der Ausgestaltung der Stützpunkte und Häfen festlegen soll. Ein Entwurf zu einem solchen loi organique war bereits unter der Verwaltung des M. Picard vom Obersten Marinerat durchberaten (Juliheft); der neue Entwurf und damit gleichzeitig die Forderung der Mittel für die Inbaugabe von 2 Linienschiffen zu 23 500 Tonnen wird voraussichtlich Anfang 1910 vorliegen.

Der Etat für 1909 war ursprünglich auf 266,3 Millionen *M* festgesetzt; die Nachtragsforderungen des »Bilan« M. Picards für die Munitionsausrüstung der „Danton"-Klasse erhöhten ihn auf 272,8 Mill. *M*. Dazu kommen weitere Nachtragsetats von 2,18 Mill. *M* für Schiffbau und Reparaturen, von 1,6 Mill. *M* für die Marokko-Expedition und von 12,4 Mill. *M* für verschiedene Zwecke, vor allem für

Neubauten, Ausrüstung der Flotte, Wasserbauarbeiten u. a., so daß im ganzen eine Steigerung der Ausgaben um 24 Mill. ℳ gegen das Jahr 1908 eingetreten ist.

Das Bauprogramm für 1909 umfaßte nur zehn Torpedofahrzeuge (sechs zu je 750, zwei zu je 450, zwei zu je 200 Tonnen).

Die Bautätigkeit war — besonders in der zweiten Hälfte des Jahres unter dem Einfluß des Admirals de Lapeyrère — eine gesteigerte. Fünf Schiffe des „Danton"-Typs („Voltaire", „Diderot", „Condorcet", „Danton" und „Mirabeau") liefen vom Stapel; der Eintritt der beiden letztgenannten in die Front ist für 1912, der der übrigen vier (einschließlich „Vergniaud") für 1911 vorgesehen.

Die Probefahrten erledigten die Panzerkreuzer „Jules Michelet", mit dessen Eintritt in die Flotte das letzte Schiff des Programms von 1900 frontbereit wurde, und „Ernest Renan".

Im Ausbau befinden sich noch die Panzerkreuzer „Edgar Quinet" und „Waldeck-Rousseau" der Etats von 1904 und 1905, deren Fertigstellung 1910 und 1911 beabsichtigt ist.

Von den Torpedojägern traten die Boote des Etats 1906 in die Front, während die Unterseeboote, die fertiggestellt wurden, noch dem Programm des Jahres 1905 angehören; die Boote der Bauprogramme von 1907 ab sind überhaupt nicht begonnen worden. Ihr Bau soll bis auf denjenigen von zwei Booten des Programms 1907, die im Laufe des Jahres 1910 auf Stapel gelegt werden sollen, ganz aufgegeben werden.

Die Ausbildung der Geschwader wurde auf der im vorigen Jahre vom Admiral Germinet geschaffenen Grundlage weiter gefördert; im Sommer fanden gemeinsame Übungen des Mittelmeer- und des — infolge langdauernder Reparaturen während der größten Zeit des Jahres allerdings nicht vollzähligen — Nordgeschwaders (August/Septemberheft) statt. Besondere Aufmerksamkeit wurde dabei der Schießausbildung, vor allem der Frage der Feuerkonzentration (Oktoberheft) einer Division, zugewandt, für die man eine brauchbare Lösung gefunden zu haben glaubt. Das Vorhandensein je eines Zielschiffes für die beiden Geschwader und die Artillerieschuldivision förderte die kriegsmäßige Anlage der Übungen, insbesondere auch des Preisschießens.

Die Beschießung der „Iéna", über die an anderer Stelle dieses Heftes eingehend berichtet worden ist, hat die Geschoßfrage in der französischen Marine ihrer Lösung entgegengeführt und auch zur Klärung der Frage der Panzerung, der Brandwirkung sowie der Rauch- und Gasgefahr beigetragen.

Wesentliche Fortschritte sind hinsichtlich der Ausbildung der Unterseeboote zu verzeichnen, die ihre Kriegsbrauchbarkeit für die Zwecke der Küstenverteidigung und des Küstenkrieges in ausgedehnten Übungen an der Küste (Juliheft) erwiesen haben.

Die vom Admiral de Jonquières in die französische Marine eingeführte Taktik der Massenverwendung von Torpedobooten war auch unter seinem Nachfolger Gegenstand der Schulung der Flottillen.

Die Verwendung der Torpedojäger zum Minenlegen ist vorgesehen; eine Anzahl der Boote ist für diesen Zweck eingerichtet.

Der Ausbau der Häfen und Stützpunkte ist im vergangenen Jahre nur wenig gefördert worden; die eine Zeitlang ins Auge gefaßte Aufgabe von Lorient und Rochefort als Kriegshäfen ist wieder fallen gelassen. In Zukunft wird voraussichtlich Brest und Lorient mit dem Bau großer Schiffe, Cherbourg mit dem von Torpedo- und Unterseebooten, Rochefort mit dem Bau und der Reparatur von Torpedobooten betraut werden, während Toulon und Biserta in erster Linie als Reparatur-

häfen dienen sollen. In Toulon ist der Bau von zwei Trockendocks für Schiffe größter Abmessungen in die Wege geleitet.

An technischen Fortschritten sei zum Schluß die Entwicklung der drahtlosen Telephonie erwähnt, die es zu einer Reichweite von 166 km gebracht hat.

Japan.

Das Jahr 1909 hat der japanischen Marine nur wenig äußerlichen Zuwachs gebracht. Die bewunderungswürdige Disziplin, die sich die Regierung im Interesse baldmöglichster Besserung der sehr mißlichen Finanzlage auferlegt, hiermit das scharfe Verständnis für die grundlegende allgemeinpolitische Bedeutung einer solchen dokumentierend, hat Schiffbau und Indiensthaltungen in gleicher Weise zurückgehalten. Die den Anforderungen des modernen Schiffbaus und Waffenwesens noch nicht gewachsenen Werften und Werkstätten vereiteln durch den Zwang teurer Einkäufe im Ausland zur Zeit noch Ersparnisse, die in Zukunft aus dem glücklichen Besitz von Staatsbetrieben für alle militärischen Bedürfnisse der Flotte werden erzielt werden können, und erschweren in Verbindung mit dem Bestreben, die heimische Industrie trotzdem ausschließlich heranzuziehen, eine volle kaufmännische Ausnutzung der verfügbaren Mittel. Während aus diesen Gründen die Schiffbauten hinter den Erwartungen zurückgeblieben sind und die Kriegsbereitschaft der Marine vornehmlich durch Reserveformationen aufrechterhalten wurde, ist die Ausbildung der Flotte in allen Zweigen mit dem Ernst und der Hingabe betrieben worden, zu welchen der erworbene Kriegsruhm und die politischen Möglichkeiten Ostasiens die japanische Marine verflichten.

Die politischen Verhältnisse, die hier in Frage kommen, sind gelegentlich in den einzelnen Monatsberichten berührt worden. Wie der Vertrag mit China die dringendsten Schwierigkeiten behob, so deckt das Bündnis mit England Japan zur Zeit noch den Rücken nach anderen Richtungen. Im Vertrauen auf die Wirksamkeit dieses Bündnisses vornehmlich darf die Flotte sich die augenblickliche Sparsamkeit ohne Gefahr gestatten. Man wird indessen damit rechnen dürfen, daß das Endjahr dieses Vertrages, 1915, die japanische Marine wieder auf selbständiger und völliger Höhe ihrer Bereitschaft finden wird.

Ein weiterer Umstand, der eine wirkliche materielle Verstärkung der Flotte erschwert hat, ist die in diesem Jahre im allgemeinen beendete Reparatur und der Umbau der eroberten russischen Schiffe. Längeren Frontdienst haben bisher von ihnen nur „Aso“ und „Soya“ als Schulschiffe getan; „Iwami“ hat nach kurzer Indiensthaltung im I. Geschwader wieder ausscheiden müssen und dauernd unter Betriebsstörungen und Krankheitsepidemien zu leiden gehabt. Es ist sehr fraglich, ob die übrigen Schiffe die großen Kosten lohnen werden, die ihre Wiederherstellung erforderte. Zumal im Hinblick auf die inzwischen eingetretene Deplacementssteigerung werden sie keinesfalls wieder als vollwertig zu betrachten sein, und man kann mit einiger Sicherheit sagen, daß die schon seit 1906 oder 1907 in Bau befindlichen modernen Schiffe „Satsuma“, „Aki“, „Ibuki“ und „Kurama“ heute frontdienstbereit sein könnten, wenn man das verfügbare Geld in größerem Umfange für ihre Fertigstellung verwendet hätte.

Die innere Marinepolitik hat im übrigen auch in diesem Jahre den Gedanken weiter ausgebildet, die Marine in umfassendster Weise auf eigene Füße zu stellen und vom Auslande unabhängig zu machen. Neben den vorhandenen eigenen Werften, Panzerplatten-, Geschütz-, Munitions- und Torpedofabriken, den eigenen Kohlengruben und Brikettfabriken sind neue Kohlengruben und Ölquellen erworben

und unter Kontrolle gebracht worden. Und neben der Weiterentwicklung des Regierungsstahlwerks in Wakamatsu ist vor allem in der materiellen und personellen Unterstützung des jetzt eröffneten englisch-japanischen Stahlwerks in Muroran die Aussicht auf eine nationale Stahlindustrie für militärische Zwecke gefördert worden.

Von den in den laufenden Monatsberichten gegebenen Einzelheiten seien noch folgende Punkte erneut hervorgehoben:

In der Besetzung der obersten Kommandostellen ist besonders der lange erwartete Rücktritt des Admirals Graf Togo vom Oberkommando zu erwähnen, dessen Zeitpunkt vielleicht nicht ohne Grund mit dem Abschluß des die Spannung in Ostasien lösenden japanisch-chinesischen Vertrages zusammenfiel. Zu seinem Nachfolger wurde der schon im Juliheft 1909 als künftiger Flottenchef bezeichnete Vizeadmiral Baron Ijuin ernannt, der Führer des Geschwaders, das seinerzeit auch Kiel besuchte.

In organisatorischer Hinsicht ist die Schaffung von Reservegeschwadern in den einzelnen Kriegshäfen, mit der gleichzeitig eine Umformung der vorhandenen drei aktiven Geschwader verbunden war, von besonderer Bedeutung. Die Kriegsbereitschaft der Flotte ist durch diese Neuerung bedeutend erhöht worden, zumal da die Schiffe dieser Reservegeschwader in allen Ausbildungszweigen so nachdrücklich gefördert wurden, daß sie z. B. auch beim Kaiserpreisschießen mit den aktiven Geschwadern in Wettbewerb getreten sind.

Unter den Ausbildungszweigen der Flotte haben naturgemäß Artillerie- und Torpedoschießübungen die erste Stelle eingenommen. Die Resultate des Schießjahres haben trotz erschwerter Schießbedingungen gegen das Vorjahr eine Steigerung erfahren. Die Torpedobootausbildung ist gleichfalls besonders energisch betrieben worden, wozu die dreimonatige Zuteilung von 4 Flottillen zum I. Geschwader erheblich beizutragen vermochte.

An Schiffsneubauten sind im Laufe des Jahres frontdienstbereit geworden der Panzerkreuzer „Ibuki", die Kleinen Kreuzer „Yodo", „Mogami", die Zerstörer „Uranami", „Isonami", „Ayanami" und die Unterseeboote 8 und 9. Probefahrten konnten aufnehmen Linienschiff „Satsuma" und geschützter Kreuzer „Tone". Im Bau befinden sich Linienschiffe „Aki", „Settsu", „Kawachi", Panzerkreuzer „Kurama", 3 geschützte Kreuzer, 3 Zerstörer und 2 Unterseeboote. Projektiert sollen sein 1 Linienschiff vom verbesserten „Kawachi"-Typ und 2 mindestens 19000 Tonnen große Panzerkreuzer. Die Pläne aller großen Schiffe verraten bisher eine so starke Anlehnung an englische Vorbilder, daß auch bezüglich der projektierten Neubauten mit gleicher Ähnlichkeit gerechnet werden darf. Selbständig ist dagegen bis zu gewissem Grade der in Bau befindliche Zerstörertyp, der mit einem Deplacement von 1200 Tonnen — gleich dem der neuesten englischen „destroyer-smashers" — kaum noch zu den reinen Torpedofahrzeugen wird gerechnet werden können. Über diese hier aufgeführten Neubauten hinaus dürfte schon im Jahre 1910 ein neues (das 4.) Flottenausbaugesetz die ungestörte Entwicklung der japanischen Marine sicherstellen. Für fremde Staaten lieferte die japanische Schiffbauindustrie, die sonst augenblicklich hart um ihr Dasein kämpft, 1 Zerstörer und 3 Torpedoboote für Siam, 1 Kanonenboot für China.

Der Ausbau der Kriegshäfen und Werften sowie der Küstenschutz wurde planmäßig gefördert. Speziell die Werften wurden beträchtlich erweitert und mit den verschiedensten technischen Verbesserungen, z. B. Werkstätten für Turbinenbau, elektrischen Kränen usw., ausgestattet. Die Bekohlungsvorrichtungen, besonders in dem Mobilmachungs-Ausrüstungshafen Sasebo, wurden wesentlich verbessert. Im Zusammenhang mit dem Küstenschutz wurde die Anlage zahlreicher F. T. Stationen um die ganze Küste durchgeführt und durch Versuche, die noch im Gange sind, die direkte Verbindung mit Hawaii angestrebt. Für die Bearbeitung der Fragen der militärischen Luftschiffahrt wurde eine besondere Kommission gebildet.

Eine parlamentarische Informationsfahrt diente dazu, das Interesse der Volksvertretung an der Flotte wachzuhalten, mit dem Erfolge, daß bei den allgemeinen Etatskürzungen die Marine am entgegenkommendsten behandelt wurde. Im übrigen bewirkten die zahlreichen Besuche fremder Geschwader eine Vertiefung der Erkenntnis von dem politischen Nutzen solcher friedlichen Demonstrationen. Vor allem aber trägt auch in Japan das rege Interesse, das das Kaiserliche Haus bei jeder Gelegenheit für die Marine bekundet, dazu bei, ihr die Stellung im Volke zu sichern, die die beste Gewähr für ihre Zukunft ist.

⚜

Italien.

Das Jahr 1909 fing für die italienische Marine ungünstig an, denn die Katastrophe von Messina überraschte die Flotte gerade zur Zeit der Winterreparaturen, zu der sie sich außerdem infolge außergewöhnlich umfangreicher Weihnachtsbeurlaubungen und wegen der Rekruteneinstellung auf dem tiefsten Stand ihrer Kriegsbereitschaft befand. Ihre Mitwirkung an der internationalen Rettungstätigkeit im Erdbebengebiet konnte daher nur verhältnismäßig gering sein. Die aus diesem Anlaß gegen die Marineleitung von regierungsfeindlicher Seite erfolgenden heftigen Angriffe und Beschuldigungen konnte Vizeadmiral Mirabello in der Kammer indessen zum Teil mit Erfolg zurückweisen.

Die Marineausgaben für 1909/10 halten sich — unter Berücksichtigung der bislang nachträglich bewilligten Summen — auf etwa derselben Höhe wie die des Vorjahres. Die Gesamtsumme des Marinebudgets betrug 169,6 Millionen Lire. Zieht man die Beträge für Pensionen (7,7), für Handelsmarine (10,2) sowie Kapitalsbewegung (6,2) ab und zählt man die aus Ersparnissen des Gesamtbudgets 1907/08 nachträglich für Schiffsneubauten bewilligten 5 Millionen Lire zu, so erhält man die Ausgaben für die Kriegsmarine: 150,5 Millionen Lire (1908/09 waren die entsprechenden Zahlen: 158,4 — 7,3 — 10,0 — 6,2 + 10 + 5 + 5 = 154,9 Millionen Lire). Über die Hälfte dieser Summe, nämlich 80,2 Millionen Lire, stand für Schiffsneubauten einschließlich Armierung, Konservierung von Schiffen, Löhne, Arbeitsmaschinen und Werftbetrieb zur Verfügung.

Die ständige Befürchtung eines Krieges mit Österreich-Ungarn, die kurz vor Beginn der Kammerverhandlungen über das Marinebudget durch eine anonyme Alarmbroschüre „1912? Armate la Marina" gesteigert wurde, trug wesentlich dazu bei, daß ein seit Jahren zurückgehaltenes Flottenbaugesetz in der Kammer zur Vorlage kam und hier fast einstimmig angenommen wurde.

Durch das neue Gesetz, das eine Erweiterung des Flottengesetzes vom 2. Juli 1905 darstellt, steigt die Gesamtsumme des Marineetats (die [ohne den Betrag Kapitalsbewegung] 1905/06 126 Millionen und 1909/10 schon 163,4 Millionen Lire betrug) im Laufe der nächsten vier Jahre auf mindestens 191,1 Millionen Lire. Das ist 57,1 Millionen Lire mehr als das Flottengesetz von 1905 für 1913/14 vorsah. Es stehen nunmehr für die nächsten sechs Etatsjahre, 1. Juli 1910 bis 30. Juni 1916 — die Summe kann aber im Bedarfsfall schon in fünf Jahren verbraucht werden — 440 Millionen Lire für Materialbeschaffungen aller Art zur Verfügung.

Hiervon sollen an Schiffsneubauten hergestellt oder vollendet werden: 4 Linienschiffe, Panzerkreuzer „San Marco", 3 geschützte kleine Kreuzer, 12 Torpedobootzerstörer zu 500 bis 600 Tonnen, 50 Küstentorpedoboote zu 120 Tonnen, 6 Unterseeboote, 1 Dockschiff für Unterseeboote, 1 Flußkanonenboot, 2 Lagunenkanonenboote und mehrere kleinere Fahrzeuge. Aus derselben Summe sollen Küstenwerke und sonstige Verteidigungs-

einrichtungen, 1 Trockendock in Venedig, Munitionsreserve, Materialvorräte verschiedener Art, Flugapparate, Luftschiffe usw. gebaut oder beschafft werden.

Mit der Ausführung des vorstehenden Schiffsneubauprogramms hat es bisher — sehr zum Mißvergnügen aller Patrioten und der interessierten Schiffbaukreise — noch sehr gute Weile gehabt. Augenscheinlich hat die endgültige Aufstellung der Baupläne viel Zeit beansprucht. Nur das Linienschiff „Dante Alighieri", für das bereits in den vorhergehenden beiden Etats Bausummen angesetzt waren, ist im Laufe des Jahres auf Stapel gelegt worden. Die Pläne der Schiffe werden geheim gehalten; doch ist durch die Presse bekannt geworden, daß „Dante Alighieri" etwa 19000 Tonnen, „Conte di Cavour", „Giulio Cesare" und „Leonardo da Vinci" dagegen etwa 22000 Tonnen groß werden, daß für alle 4 Schiffe die Hauptarmierung in 30,5 cm-Kanonen, teilweise in Triple-Türmen aufgestellt, bestehen wird und Turbinen-Maschinen, System Parsons, für etwa 22 kn Maximalgeschwindigkeit vorgesehen sind.

Die 3 kleinen Kreuzer, „Quarto" in Venedig, „Massala" und „Nino Bixio" von Privatwerften zu erbauen, erhalten etwa 3300 Tonnen Deplacement und Parsons-Turbinen-Maschinen für mehr als 27 kn.

Die Torpedo- und Unterseeboote werden fast sämtlich in der Heimat gebaut werden.

Einer präzisen Beantwortung der im Parlament gestellten Frage betreffend die voraussichtliche Fertigstellung der Linienschiffe wich der Minister aus. Da fast alles für die Neubauten bestimmte Material (auch der Panzer) von heimischen Firmen geliefert werden soll, so dürfte es zweifelhaft sein, ob der Bau der Linienschiffe auf 36 Monate abgekürzt werden kann, wie das im Parlament gefordert wurde.

Von den Schiffen des Bauprogramms 1905 traten „Roma", „Napoli", „Pisa" und „Amalfi" ins Geschwader.

„San Giorgio" war Ende des Jahres klar für Probefahrten. Sein Schwesterschiff „San Marco" ist dagegen noch soweit im Rückstande, daß seine Fertigstellung bis Ende 1910 fraglich erscheint.

4 Torpedoboote zu 400 Tonnen, Typ „Artigliere", 2 Torpedoboote zu 200 Tonnen und das Unterseeboot „Tricheco" liefen vom Stapel und wurden in Dienst gestellt. 2 weitere 400-Tonnenboote lagen beim Jahresschluß auf Stapel. So hat Vizeadmiral Mirabello die Ausführung seines Schiffbauprogramms von 1905 noch am Ende seiner Ministertätigkeit erlebt.

Anläßlich des Sturzes des Kabinetts Giolitti gab er das Ministerportefeuille, das er genau sechs Jahre — eine für italienische Verhältnisse ungewöhnlich lange Zeit — inne gehabt hat, an seinen sowohl im militärischen wie im parlamentarischen Dienst wohl bewährten Mitarbeiter, den bisherigen Chef des Admiralstabes, Vizeadmiral Bettolo, ab. Er kann mit der Genugtuung aus seinem Amte scheiden, die Fortentwicklung der Marine auch für die kommenden sechs Jahre durch das von ihm erfolgreich eingebrachte neue Flottenbauprogramm gesichert zu haben.

Im Zusammenhange mit der Ernennung des neuen Marineministers vollzog sich eine Organisationsänderung im Marineministerium, durch die dieses in zwei große Unterabteilungen geteilt wird: eine für die Kriegsmarine, mit einem Flaggoffizier als „Generalsekretär" an der Spitze, und eine für die gesamte übrige Seeschiffahrt, unter einem Beamten als „Unterstaatssekretär". Letzterem wurden, einem längst allgemein gehegten Wunsche entsprechend, alle mit dem Seewesen in Verbindung stehenden Ressorts, die bislang sieben verschiedenen Ministerien unterstellt waren, zugeteilt.

Die jahrelangen Bestrebungen des Admiralstabes, den Schutz der Adriaküste

zu erhöhen, wurden teilweise in die Tat umgesetzt. In Brindisi wurden Befestigungen errichtet und hierher nach der Zerstörung von Messina das Oberkommando der Torpedoboote mit dem größten Teil der ihm unterstellten Fahrzeuge verlegt.

Die Errichtung weiterer Torpedobootstationen und Küstenwerke an der Adria ist in Vorbereitung oder Ausführung. Diese Küstenwerke werden mit den Geschützen ausrangierter Schiffe armiert.

Das Unterpersonal der Marine wurde um 1000 Köpfe auf eine Gesamtstärke von 28 500 Köpfen vermehrt. Es reicht nach einer Erklärung des Ministers aus, um im Kriegsfall fast die gesamte Flotte mit aktivem Personal zu besetzen. Nach wie vor fehlt es an Spezialisten.

Die Schiffsingenieure, die erst etwa mit dem 40. Lebensjahr den Offiziersgrad erreichen, haben es jetzt durchgesetzt, daß eine Kommission zur Ausarbeitung einer neuen Organisation für das Ingenieurkorps berufen worden ist.

Durch neue, den modernen Verhältnissen angepaßte Bestimmungen ist ein leistungsfähiges Marine-Reserve-Offizierkorps geschaffen worden, das bisher nur dem Namen nach vorhanden war.

Besondere Fortschritte sind auf dem Gebiete der Schießausbildung und im weiteren Ausbau der funkentelegraphischen Verbindungen erzielt worden.

Für die Luftschiffahrt zeigt die Marine bei ihrem Mangel an guten Aufklärungsschiffen viel Interesse. Ein Dezernat für Luftschiffahrt ist im Marineministerium gebildet worden, und Seeoffiziere befassen sich mit der Führung von Flugapparaten (System Wright) und Luftschiffen. 1910 wird das erste für die Marine bestimmte lenkbare Luftschiff fertiggestellt.

Von der Liste der Kriegschiffe gestrichen wurden die Linienschiffe „Duilio" (1878) und „Morosini", die kleinen Kreuzer „Fieramosca" und „Umbria" sowie 7 Küstentorpedoboote.

Der einzige schwere Unglücksfall, der die Marine 1909 traf, war die Benzinexplosion auf dem Unterseeboot „Foca" am 26. April in Neapel, durch die 1 Offizier und 13 Mann getötet, 9 weitere Personen verletzt wurden. Das innen fast vollständig zerstörte Boot wurde in Spezia repariert und umgebaut.

⚜

Rußland.

Entgegen den zu Beginn des Jahres 1909 an dieser Stelle ausgesprochenen Erwartungen hat das verflossene Jahr in bezug auf die Reorganisation und den Wiederaufbau der russischen Marine wesentliche Fortschritte nicht gebracht. Zwar ist Anfang 1909 an die Stelle des mehr als 70jährigen Admirals Dikow der Kontreadmiral Wojewodski als Marineminister getreten, der sich des Rufes eines besonders tüchtigen und energischen Offiziers erfreut, indessen ist bisher weder die von der Duma geforderte und vom Minister als notwendig anerkannte Reorganisation der Marineverwaltung zur Ausführung gelangt, noch sind die Grundsätze für die Neuschaffung der Flotte in einem Flottengesetz niedergelegt, wie dies von Duma und Reichsrat einmütig verlangt worden war. Den festen Willen, die im Laufe der letzten Jahre zutage getretenen Mißstände in der Marineverwaltung zu beseitigen, hat der neue Minister allerdings bekundet, indem er eine mit weitgehenden Vollmachten ausgestattete Kommission zur Prüfung der Berechtigung der von dem Generalmajor a. D. Alexejew (Brutus) (Januar- und Februarheft) gegen die Verwaltung erhobenen Beschuldigungen einsetzte.

Daß die Ausbildungstätigkeit in der Baltischen wie in der Schwarzmeer-Flotte im vergangenen Jahre eine erhöhte war, läßt sich aus den spärlichen darüber

in die Presse gelangten Nachrichten schließen, dafür bürgt außerdem die Ernennung der Kontreadmirale v. Essen und Boström zu Chefs der Seestreitkräfte des Baltischen und des Schwarzen Meeres. Von ersterem ist vor allem die Ausbildung der Torpedobootsverbände gefördert; aus dem Schwarzen Meer kommen Nachrichten über erfolgreiche Durchführung des Artillerieschießens auf große Entfernungen.

Die Ausbildung des Offiziersatzes (der Gardemarins) auf einer 1/2 Jahr in den heimischen, 1/2 Jahr in ausländischen Gewässern kreuzenden Division moderner Schiffe hat sich bewährt und ist infolgedessen zur ständigen Einrichtung geworden.

In organisatorischer Hinsicht sind im Jahre 1909 nur wenige Maßnahmen von Bedeutung zu erwähnen. Während der 1905 geschaffene, vom Ministerkabinett unabhängige Landesverteidigungsrat aufgelöst wurde (Oktoberheft), nachdem er während eines halben Jahrzehnts positive Leistungen nicht aufzuweisen gehabt hatte, während ferner die Aufhebung des Marinekabinetts vom Kaiser verfügt wurde (Märzheft), ist die Neubildung einer Anzahl von Räten und Kommissionen zu verzeichnen: der Schiffbaurat (Februarheft) soll durch Erörterung aller mit dem Bau von Schiffen und der Bereitstellung von Stützpunkten verbundenen finanziellen und wirtschaftlichen Fragen ein einseitiges und unökonomisches Vorgehen der Marineverwaltung verhindern; ein besonderer Rat unter dem Vorsitz des Marineministers hat die Aufgabe, ein zweckmäßiges Zusammenwirken aller Teile der Marine sicherzustellen (Maiheft); Kommissionen im Marinegeneralstab sind mit der Bearbeitung aller taktischen Fragen zur Schaffung einer einheitlichen Taktik (Aprilheft) sowie mit der Ausarbeitung von Vorschriften über die Verwendung der Schiffsartillerie beauftragt (Maiheft). Besondere Aufmerksamkeit ist auch im vergangenen Jahre dem weiteren Ausbau der Marineakademie gewidmet. Neue Bestimmungen sind über den Eintritt der Junker — als Ersatz für die Seeoffizier- und Ingenieurlaufbahn — getroffen (August/Septemberheft), neu geschaffen wurde der Rang der Oberleutnants zur See (Maiheft). Das Unterseebootswesen ebenso wie der gesamte funkentelegraphische Dienst wurden dem Inspekteur des Torpedowesens unterstellt (Oktoberheft). Die Organisation von Unterseebootsverbänden sowie die Zusammenfassung der Minenfahrzeuge zu einer Abteilung wurde verfügt (Novemberheft). Die Vorbereitung der Minensuchmittel für den Krieg wurde durch die Bildung von Minensuchabteilungen (Oktoberheft) angebahnt.

Der Etat für 1909 wurde mit 193 Millionen *M* bestätigt; die auch in diesem Jahre von der Duma abgelehnte Forderung von Mitteln für den Bau von Linienschiffen wurde nach ihrer Genehmigung durch den Reichsrat gemäß § 13 des Budgetreglements wiederhergestellt. Bewilligt wurde eine umfangreiche Erhöhung der Offiziersgehälter. Angaben über geplante Neubauten an Torpedo- und Unterseebooten enthielt der Etat für 1909 nicht.

Die Nichtbestätigung des von Duma und Reichsrat bewilligten Etats für den Marinegeneralstab führte eine innere Krise herbei, von der die Gegner des Ministerpräsidenten dessen Sturz erhofften, die indessen als Folge nur eine durch diesen im Verein mit dem Kriegs- und Marineminister ausgearbeitete neue Auslegung des § 96 der Grundgesetze ergab.

Mitte Juni fand auf der Baltischen Werft und der Admiralitätswerft zu St. Petersburg die Kielweihe der vier 23 000 Tonnen-Linienschiffe des Programms 1908 — „Petropawlowsk", „Ssewastopol", „Poltawa", „Gangut" — statt (Juliheft). Irgendwelche Fortschritte in ihrem Bau sind jedoch nicht zu verzeichnen.

Vom Stapel wurden nur zwei Kanonenboote für die Kaspische Flottille — „Kars" und „Ardagan" — gelassen.

Im Ausbau befanden sich vier Linienschiffe — „Imperator Pawel I." (auf Stapel April 1904), „Andrei Perwoswanny" (auf Stapel April 1903), „Joann Sla-

tust“ (auf Stapel November 1903) und „Swjatoi Ewstai“ (auf Stapel November 1903) — sowie zwei Panzerkreuzer — „Pallada“ und „Bajan“ (auf Stapel Juli 1905) —. Die für 1909 geplante Fertigstellung der beiden letztgenannten Linienschiffe und der beiden Panzerkreuzer ist nicht erfolgt.

Beendet wurde der Ausbau des Minenschiffes „Amur“ sowie die Reparatur des Kreuzers „Kagul“.

An Torpedofahrzeugen sind für die Schwarzmeerflotte die fünf großen 850 Tonnen-Boote des Etats 1908 im Bau.

Von Unterseebooten wurde „Akula“ in St. Petersburg fertiggestellt, „Minoga“ beendete daselbst seine Probefahrten. Die drei Boote des Etats 1908 werden im Schwarzen Meere gebaut.

Im Bau waren außerdem noch die acht Kanonenboote für die Amurflußflottille.

Die Fähigkeit der russischen Staatswerften, die vier Linienschiffe selbständig innerhalb einer die normale Bauzeiten nicht allzusehr überschreitenden Frist zu bauen, wird vielfach bezweifelt. Nachrichten über Mitwirkung englischer Werften sind verschiedentlich in der Presse aufgetaucht (Mai- und Dezemberheft). Dem Typ für die Linienschiffe ist ein von der Baltischen Werft im Verein mit dem Technischen Komitee ausgearbeitetes Projekt (Juliheft) zugrunde gelegt. Zur Feststellung eines geeigneten Unterseeboots-Typs ist ein Wettbewerb ausgeschrieben.

An Unfällen ist für das Jahr 1909 der Untergang des Unterseebootes „Kambala“ (Juliheft) — Menschenverlust: 2 Offiziere, 1 Deckoffizier, 17 Mann —, eine Explosion auf dem Unterseeboot „Drakon“ (Oktoberheft) — 17 Menschen schwer verletzt — und eine Explosion auf dem Unterseeboot „Kassatka“ (Oktoberheft) — ohne Menschenverluste — zu erwähnen.

An Stelle von Batum ist Kertsch Kriegshafen geworden.

Zum Schluß sei der Übergang der Freiwilligen Flotte aus dem Bereich des Marine- in denjenigen des Handelsministeriums erwähnt, unter dessen Verwaltung sie in Zukunft nur wirtschaftlichen Zwecken dienen soll.

⚜

Österreich-Ungarn.

Der Beginn des Jahres 1909 fand die österreichische Eskadre, der bedrohlichen politischen Lage entsprechend, die mit der Einverleibung Bosniens entstanden war, gefechtsbereit in der Bocche di Cattaro, die Donauflottille ausgerüstet in Budapest. Die im Herbst zu entlassenden Mannschaften waren für ein fünftes Dienstjahr an Bord zurückbehalten worden. Als die Kriegsaussichten sich verstärkten, erfolgte am 15. März in aller Stille die Mobilmachung der gesamten Marine. Die Reserveeskadre war nach 24 Stunden gefechtsklar, die übrige Flotte nach 4 Tagen. 10000 Reservisten trafen in kürzester Zeit, und zwar mit nur 5 Prozent Ausfall ein, während man mit 20 Prozent Ausfall gerechnet hatte. Da die Kriegsaussichten bald wieder schwanden, begann Mitte April die Demobilisierung.

Das Gesamt-Marinebudget für 1909 (1. Januar bis 31. Dezember) betrug 63,5 Millionen Kronen einschl. 2,8 Millionen Kr. für Pensionen. Hiervon waren 30,7 Millionen für Schiffsneubauten einschl. Armierung, Arbeitsmaschinen, Löhne, Werftbetrieb vorgesehen. Gegenüber dem vorjährigen Etat standen 6,5 Millionen mehr, und zwar hauptsächlich für Schiffsneubauten und höhere Gehälter zur Verfügung.

Einen Zuwachs an Schlachtschiffen hat die Flotte auch im verflossenen Jahre nicht erhalten. Dafür hat sich aber ihr Bestand an Torpedobooten erheblich vermehrt. Sechs 400-Tonnenboote Typ „Huszar“, zehn 200-Tonnenboote Typ „Kaiman“

und zwölf 110-Tonnenboote, diese mit der für Einschraubendampfboote bemerkenswerten Geschwindigkeit von 26 kn, verstärkten die Flotte. Fertiggestellt wurden ferner 4 Donau-Patrouillenboote und der Umbau des „Vulkan" zur Werstättenhulk.

Angekauft wurden: die französische Dampfyacht „Nirvana", die als „Taurus" umgetauft den gleichnamigen alten Raddampfer als Stationsschiff in Konstantinopel ablöste, und der frühere deutsche Dampfer „Fürst Bismarck", der als „Gaea" Torpedo-Mutter- und Werkstättenschiff werden soll.

Alle 6 Unterseeboote (2 Lake-, 2 Germania-, 2 Holland-Typ) traten in Pola, wo Anfang des Jahres eine Unterseebootstation errichtet wurde, in Dienst.

Der Bau der drei 14500-Tonnenschiffe in Triest ist soweit gediehen, daß „Zrinyi" voraussichtlich im kommenden Februar vom Stapel laufen, „Erzherzog Franz Ferdinand" im Frühjahr und „Radetzki" im Herbst mit Probefahrten beginnen wird. Der Kleine Kreuzer „Admiral Spaun" lief in Pola vom Stapel.

Ferner im Bau befinden sich ein Unterseeboot bei Whitehead in Fiume und 2 Donau-Patrouillenboote in Budapest.

Ein Flottenbauplan, der demnächst die Volksvertretung beschäftigen wird, sieht vor: die allmähliche Schaffung eines Schiffsbestandes von 16 Linienschiffen zu etwa 20000 Tonnen bei 18 jähriger Lebensdauer der Schiffe sowie den sofortigen Bau von 4 Linienschiffen zu etwa 20000 Tonnen, 3 Kleinen Kreuzern zu 3600 Tonnen, etwa 24 Torpedobooten aller Arten, 4 Unterseebooten, 2 Donau-Monitoren und einiger weiterer Fahrzeuge.

Nach Zeitungsnachrichten werden die 4 Linienschiffe 19600 Tonnen Deplacement, zehn 30,5 cm- und zwanzig 10,5 cm-Geschütze, einen Gürtelpanzer von 250 bis 270 mm Stärke und 22 kn Maximalgeschwindigkeit erhalten.

Die Genehmigung dieses Bauprogramms und der Beginn der Neubauten ist einstweilen durch den Parteihader im Parlament, der die Gesetzgebungsmaschine zum Stillstand gebracht hat, verzögert worden.

Auf das Anerbieten des Stabilimento tecnico bei Triest, den Bau eines Linienschiffes beginnen zu wollen, auch ohne daß er vom Parlament genehmigt ist, hat die Marineverwaltung augenscheinlich nicht eingehen können.

Auch von der Erweiterung und Neueinrichtung der durch die Danubius-Gesellschaft in Portoré bei Fiume erworbenen Werft, einer Erwerbung, die in Erwartung der Belebung des Kriegschiffsbaus durch den neuen Flottenbauplan geschah, hört man zunächst nichts mehr.

Unterdessen wurde der Bau der Helling im Seearsenal von Pola, auf dem eines der 20000-Tonnenschiffe erstehen soll, sowie der Bau der beiden 1910 und 1911 vom Seearsenal und Clark und Stanfield zu liefernden großen Schwimmdocks weiter gefördert.



Die kleinen Marinen.

Das Jahr 1909 hat in weiterem Umfange, als es im Jahre 1908 der Fall war, eine Neubelebung der Entwicklung unter den kleinen Marinen gebracht, die mit ihrem alten Schiffsmaterial nach dem Erscheinen der ersten Vertreter der „Dreadnought"-Ära auf den Meeren in hoffnungslosem Abstande hinter den größeren Flotten zurückgeblieben waren. Vor allem sind es die größeren und finanzkräftigeren Republiken Südamerikas, die in dem Bestreben, das eine Zeit lang bedrohte Gleichgewicht im Rüstungsstande gegenüber ihren Nachbarn und Rivalen wieder herzustellen, dem Beispiele Brasiliens folgend, bedeutende Fortschritte und einen Aufschwung ihrer Wehrmacht zur See zu verzeichnen haben.

Von dem brasilianischen Bauprogramm des Jahres 1907 hat das am 10. IX. 1908 von Stapel gelassene Linienschiff „Minas Geraes" (Bau- und Armierungsdaten siehe Nauticus 1909) seine Probefahrten zum Teil schon vollendet und dabei bisher keinen Anlaß zu Ausstellungen gegeben. Das zweite, „Sao Paolo", ist am 19. April 1909 von Stapel gelaufen und befindet sich in vorgerücktem Baustadium. Das dritte, „Rio de Janeiro", dessen Bau die Regierung nunmehr endgültig beschlossen hat, ist bei Armstrong in Auftrag gegeben. Der kleine Kreuzer „Bahia" nähert sich seiner Fertigstellung, „Rio Grande do Sul" ist von Stapel gelaufen. Von den zehn zu bauenden Zerstörern sind sieben fertig. Auch für Reparaturmöglichkeiten der großen Schiffe ist jetzt von der Regierung nach einigem Drängen Sorge getragen; sie hat an die Firma Vickers den Bau eines Schwimmdocks von 22 000 Tonnen Tragfähigkeit vergeben.

Ende 1908 kam aus Buenos Ayres die Nachricht, daß die argentinische Deputiertenkammer dem Gesetzentwurfe, der Gesamtausgaben für Rüstungen in einer Höhe von 280 Millionen *M* vorsieht, ihre Zustimmung erteilt habe. Vorher waren Gerüchte von Vermittlungsversuchen der Vereinigten Staaten zwischen Brasilien und Argentinien in Umlauf, die eine Einschränkung der Rüstungen beider Staaten zum Ziel hatten. Die Rüstungsvorlage, die an Flottenvermehrungen zwei Linienschiffe und eine Anzahl Torpedofahrzeuge (vgl. S. 140) vorsieht, wurde im Januar 1909 zum Gesetz erhoben. Die Regierung wurde ferner ermächtigt, erforderlichenfalls eine Vermehrung um noch ein weiteres Linienschiff, drei Zerstörer und vier Küstentorpedoboote eintreten zu lassen. Zunächst sind für Neubauten und Erneuerung der Marineanlagen im ganzen 129,8 Millionen *M* in acht halbjährlichen Raten zur Verfügung gestellt, die im Falle der Ergänzung des Bauprogramms im Verhältnis der Gesammtsumme erhöht werden dürfen. Schließlich ist noch die Anlage eines großen Trockendocks beabsichtigt. Die Linienschiffe sollen 25 000 Tonnen groß werden und sind demnach den brasilianischen um etwa 5000 Tonnen überlegen (vgl. S. 139). Augenblicklich ist eine Kommission unterwegs, die wahrscheinlich wegen der Bauvergebung mit einer der großen europäischen Firmen unterhandeln soll.

Erst kürzlich verlautete, daß der Kongreß der Republik Chile der Regierung empfohlen hat, nicht, wie ursprünglich beabsichtigt, nur ein, sondern zwei Linienschiffe großen Deplacements anzukaufen. Damit sind die beiden bisher zur See am besten gerüsteten Staaten des südamerikanischen Kontinents entschlossen, den Rüstungsplänen des bisher schwachen Brasilien mit gleichem Vorgehen zu antworten.

Die allgemeinen Absichten Chinas für eine vollkommenere Ausgestaltung seiner Land- und Seemacht haben im vergangenen Jahre greifbarere Formen angenommen; wenn auch das früher vorgesehene größere Bauprogramm, das unter anderem die Beschaffung von drei Linienschiffen vorsah, nicht mehr zur Ausführung zu kommen scheint, so liegt doch die Absicht einer weiteren Vermehrung der Flotte um leichtere Typen zweifellos vor. Eine Studienkommission bereist jetzt Europa und Nordamerika, um sich über endgültige Form ihrer Pläne schlüssig zu werden, und wird zu Beginn dieses Jahres wahrscheinlich auch Deutschland aufsuchen.

Von den europäischen Staaten hat nur Spanien einen bemerkenswerten Anlauf zur Festigung seiner maritimen Machtstellung genommen. Die im Flottengesetz vom 8. Januar 1908 vorgesehenen Neubauten von drei Linienschiffen zu je 15 000 Tonnen, vier Kanonenbooten, drei Torpedobootzerstörern und vierundzwanzig Torpedobooten sind im Frühjahr 1909 an eine dem Namen nach spanische Gesellschaft vergeben worden, hinter der aber ein Syndikat der großen englischen Schiffbaufirmen Armstrong, Vickers, John Brown und Thornycroft und die französische Firma Normand steht, was den Unwillen weiterer Kreise des Volkes erregt und nachträglich zu sehr unliebsamen Beschuldigungen maßgebender Persönlichkeiten Anlaß gegeben hat.

Neben dieser Vermehrnng des Schiffsmaterials geht der Ausbau der Werften von Ferrol, Karthagena und Carraca (Cadiz) einher, die den modernen Erfordernissen entsprechend eingerichtet werden sollen. Die Linienschiffe sollen innerhalb von sechs Jahren in Ferrol, die Kanonenboote und Torpedofahrzeuge in Karthagena gebaut werden.

In den übrigen kleineren Marinen hat sich nichts von Bedeutung ereignet. Erwähnt sei nur, daß Dänemark nach längeren und oft stürmischen Verhandlungen sein Rüstungsprogramm in einem Verteidigungsplan niedergelegt hat, der bei seinem rein defensiven Charakter für die Entwicklung der Marine keine bemerkenswerten Änderungen gebracht hat.

Die latente Spannung, die in dem vergangenen Jahre dauernd zwischen Griechenland und der Türkei geherrscht hat, hat auf die Seerüstungsbestrebungen beider Länder insofern einen Einfluß ausgeübt, als nach vorliegenden Nachrichten Griechenland mit der italienischen Schiffbaufirma Orlando, Livorno, wegen Ankaufs eines dort auf Spekulation gebauten Panzerkreuzers vom „Pisa"-Typ in Verhandlung getreten ist und die Türkei als Gegenmaßregel den Ankauf eines größeren Schiffes beabsichtigt.

⚜

Neubauten der größeren Seemächte im Jahre 1909.*)

Lfde. Nr.	Schiffsname	Bauprogramm	Deplacement	Bauwerft	Ort	Datum der Kiellegung	Datum des Stapellaufs	Datum des Beginns der Probefahrten	Datum des Eintritts in die Flotte
	Deutschland.								
	Linienschiffe.								
1	„Nassau"	1906/07	18 500	Kaiserliche Werft	Wilhelmshaven	.	7. 3. 08	1. 10. 09	(1910)
2	„Westfalen"	1906/07	18 500	Weser	Bremen	.	1. 7. 08	16. 11. 09	(1910)
3	„Rheinland"	1907/08	18 500	Vulcan	Stettin	.	26. 9. 08	—	(1910)
4	„Posen"	1907/08	18 500	Germania	Kiel	.	12. 12. 08	—	(1910)
5	„Ostfriesland"	1908/09	?	Kaiserliche Werft	Wilhelmshaven	.	30. 9. 09	—	(1911)
6	„Helgoland"	1908/09	?	Howaldtswerke	Kiel	.	25. 9. 09	—	(1911)
7	„Thüringen"	1908/09	?	Weser	Bremen	.	27. 11. 09	—	(1911)
8	Ersatz „Frithjof"	1909/10	?	Schichau	Danzig	.	—	—	(1912)
9	„ „Hildebrand"	1909 10	?	Kaiserliche Werft	Kiel	.	—	—	(1912)
10	„ „Heimdall"	1909/10	?	Vulcan	Stettin	.	—	—	(1912)
	Große Kreuzer.								
1	„Blücher"	1906/07	15 500	Kaiserliche Werft	Kiel	.	11. 4. 08	1. 10. 09	(1910)
2	„von der Tann"	1907/08	?	Blohm & Voß	Hamburg	.	20. 3. 09	—	(1910)
3	„G"	1908 09	?	„	„	.	—	—	(1911)
4	„H"	1909/10	?	„	„	.	—	—	(1912)
	Kleine Kreuzer.								
1	„Emden"	1906/07	3 600	Kaiserliche Werft	Danzig	.	26. 5. 08	10. 7. 09	29. 9. 09
2	„Dresden"	1906/07	3 600	Blohm & Voß	Hamburg	.	5. 10. 07	14. 11. 08	16. 9. 09
3	„Kolberg"	1907/08	4 350	Schichau	Danzig	.	14. 11. 08	—	—
4	„Mainz"	1907/08	4 350	Vulcan	Stettin	.	23. 1. 09	1. 10. 09	—
5	„Cöln"	1908/09	?	Germania	Kiel	.	5. 6. 09	—	—
6	„Augsburg"	1908/09	?	Kaiserliche Werft	Kiel	.	10. 7. 09	—	—
7	Ersatz „Bussard"	1909/10	?	Vulcan	Stettin	.	—	—	—
8	„ „Falke"	1909/10	?	Weser	Bremen	.	—	—	—

*) Torpedofahrzeuge und Flußkanonenboote ausgenommen. Die eingeklammerten Zahlen bedeuten die Daten der voraussichtlichen Fertigstellung.

Lfde. Nr.	Schiffsname	Bauprogramm	Deplacement	Bauwerft	Ort	Datum der Kiellegung	Datum des Stapellaufs	Datum des Beginns der Probefahrten	Datum des Eintritts in die Flotte
	England.*)								
	Linienschiffe.								
1	„Dreadnought"	1905/06	18 187	Regierungswerft	Portsmouth	2. 10. 05	10. 2. 06	1. 10. 06	28. 3. 07
2	„Temeraire"	1906/07	18 898	„	Devonport	2. 1. 07	24. 8. 07	20. 2. 09	15. 5. 09
3	„Bellerophon"	1906/07	18 898	„	Portsmouth	3. 12. 06	27. 7. 07	26. 10. 08	20. 2. 09
4	„Superb"	1906/07	18 898	Armstrong	Elswick	6. 2. 07	7. 11. 07	19. 3. 09	9. 6. 09
5	„St. Vincent"	1907/08	19 559	Regierungswerft	Portsmouth	30. 12. 07	10. 9. 08	6. 12. 09	(2. 1910)
6	„Collingwood"	1907/08	19 559	„	Devonport	3. 2. 08	7. 11. 08	Ende 12. 09	(3. 1910)
7	„Vanguard"	1907/08	19 559	Vickers	Barrow	2. 4. 08	22. 2. 09	7. 11. 09	(1. 1910)
8	„Neptune"	1908/09	20 575	Regierungswerft	Portsmouth	19. 1. 09	30. 9. 09	—	(1. 1911)
9	„Colossus"	1909/10	20 575	Scott Shipb. Co.	Greenock	8. 7. 09	—	—	(7. 1911)
10	„Hercules"	1909/10	20 575	Palmers Iron & Shipb. Co.	—	5. 8. 09	—	—	(8. 1911)
11	„Orion"	1909/10	22 860	Regierungswerft	Portsmouth	29. 11. 09	—	—	(11. 1911)
12	„A"	1909/10	22 860	? Armstrong	Elswick	?	—	—	(vor 3. 1912)
13	„B"	1909/10	22 860	? Beardmore & Co.	Dalmuir	?	—	—	„
14	„C"	1909/10	?	? Thames Iron Works Co.	London	?	—	—	„
	Panzerkreuzer.								
1	„Defence"	1904/05	14 834	Regierungswerft	Pembroke	22. 2. 05	27. 4. 07	28. 8. 08	9. 2. 09
2	„Indomitable"	1905/06	17 527	Fairfield Shipb. Co.	Govan	1. 3. 06	16. 3. 07	11. 4. 08	25. 6. 08
3	„Inflexible"	1905/06	17 527	J. Brown	Clydebank	5. 2. 06	26. 6. 07	11. 6. 08	20. 10. 08
4	„Invincible"	1905/06	17 527	Armstrong	Elswick	2. 4. 06	13. 4. 07	3. 11. 08	20. 3. 09
5	„Indefatigable"	1908/09	19 305	Regierungswerft	Devonport	23. 2. 09	28. 10. 09	—	(2. 1911)
6	„Lion"	1909/10	22 350	„	„	29. 11. 09	—	—	(11. 1911)
7	„D"	1909/10	22 350	? Vickers	Barrow	—	—	—	(vor 3. 1912)
	Kleine Kreuzer.								
1	„Boadicea"	1907/08	3 353	Regierungswerft	Pembroke	1. 7. 07	14. 5. 08	26. 3. 09	10. 6. 09
2	„Bellona"	1908/09	3 404	„	„	15. 16. 08	20. 3. 09	26 10. 09	(Anfg. 1910)
3	„Newcastle"	1908/09	4 876	Armstrong	Elswick	4. 09	25. 11. 09	—	(Ende 1910)
4	„Liverpool"	1908/09	4 876	Vickers	Barrow	17. 2. 09	30. 10. 09	—	„

*) Hier sind im Interesse einer besseren Übersicht über die vorhandenen Schiffe des „Dreadnought"- und „Invincible"-Typs auch die bereits früher fertiggestellten Einheiten wieder aufgenommen worden. Die mit „A", „B", „C" und „D" bezeichneten Schiffe erhalten die Namen „Conqueror", „Monarch", „Princeß Royal" und „Thunderer"; doch ist die Verteilung auf die einzelnen Werften noch nicht bekannt.

5	„Glasgow"	1908/09	4 876	Fairfield Shipb. Co.	Govan	11. 08	30. 9. 09	—	(Ende 1910)
6	„Gloucester"	1908/09	4 876	Beardmore & Co.	Dalmuir	4. 09	28. 10. 09	—	„
7	„Bristol"	1908/09	4 876	J. Brown	Clydebank	3. 09	—	—	„
8	„Blanche"	1909/10	3 414	Regierungswerft	Pembroke	12. 4. 09	11. 11. 09	—	„
9	„Blonde"	1909/10	3 414	„	„	6. 12. 09	—	—	(Ende 1911)
10	„Falmouth"	1909/10	5 080	Armstrong	Elswick	?	—	—	„
11	„Dartmouth"	1909/10	5 080	Vickers	Barrow	?	—	—	„
12	„Weymouth"	1909/10	5 080	Beardmore & Co.	Dalmuir	?	—	—	„
13	„Yarmouth"	1909/10	5 080	London&GlasgowShipb.Co.	Glasgow	?	—	—	„

Vereinigte Staaten von Amerika.

Linienschiffe.

1	„South Carolina"	1905/06	16 257	Wm. Cramp & Sons	Philadelphia	18. 12. 06	11. 7. 08	9. 09	5. 11. 09
2	„Michigan"	1905 06	16 257	New York Shipb. Co.	Camden	15. 11. 06	26. 5. 08	6. 6. 09	31. 8. 09
3	„Delaware"	1906/07	20 321	Newport News Shipb. Co.	Newport News	11. 11. 07	6. 2. 09	20. 10. 09	(Anfg. 1910)
4	„North Dakota"	1907/08	20 321	Fore River Co.	Quincy	16. 12. 07	10. 11. 08	28. 10 09	„
5	„Florida"	1908/09	21 730	Regierungswerft	New York	9. 3. 09	—	—	(6. 1911)
6	„Utah"	1908 09	21 730	New York Shipb. Co.	Camden	22. 2 09	23. 12. 09	—	(8. 1911)
7	„Arkansas"	1909/10	26 417	„	„	10. 09	—	—	(9. 1912)
8	„Wyoming"	1909/10	26 417	Wm. Cramp & Sons	Philadelphia	11. 09	—	—	(9 1912)

Frankreich.

Linienschiffe.

1	„Danton"	1906	18 318	Regierungswerft	Brest	10. 1. 08	4. 7. 09	—	(1912)
2	„Mirabeau"	1906	18 318	„	Lorient	4. 5. 08	28. 10. 09	—	(1912)
3	„Vergniaud"	1906	18 318	Chantiers de la Gironde	Bordeaux	11. 07	—	—	(1911?)
4	„Condorcet"	1906	18 318	Chantiers Penhoët	St. Nazaire	8. 07	20. 4. 09	—	(1911?)
5	„Diderot"	1906	18 318	Chantiers de la Loire	„	10. 07	19. 4. 09	—	(1911?)
6	„Voltaire"	1906	18 318	Forges et Chantiers	La Seyne	8. 6. 07	16. 1. 09	—	(1911?)

Panzerkreuzer.

1	„Ernest Renan"	1903	13 644	Chantiers de la Loire	St. Nazaire	21. 10. 03	9. 4. 06	24. 3. 08	1. 7. 09
2	„Edgar Quinet"	1904	14 000	Regierungswerft	Brest	6. 11. 05	21. 9. 07	—	(1910)
3	„Waldeck Rousseau"	1905	14 000	„	Lorient	15. 6. 06	4. 3. 08	—	(1911)

Japan.

Linienschiffe.

1	„Satsuma"	1903	19 508	Regierungswerft	Yokosuka	15. 5. 05	15. 11. 06	9. 09	(1910)
2	„Aki"	1903	20 118	„	Kure	15. 3 06	15. 4. 07	—	(1911)
3	„Kawachi"	1906	20 750	„	Yokosuka	1. 4. 09	—	—	—
4	„Settsu"	1906	20 750	„	Kure	18. 1. 09	—	—	—

Lfde. Nr.	Schiffsname	Bauprogramm	Deplacement	Bauwerft	Ort	Datum der Kiellegung	des Stapellaufs	des Beginns der Probefahrten	des Eintritts in die Flotte
	Noch Japan.								
				Panzerkreuzer.					
1	„Kurama"	1903	14 834	Regierungswerft	Kure	23. 8.05	21.10.07	—	(1910)
2	„Ibuki"	1903	14 834	〃	Yokosuka	22. 5.07	21 11.07	5.09	11.09
				Kleine Kreuzer.					
1	„Tone"	1903	4 217	Regierungswerft	Sasebo	27.11.05	24.10.07	11. 1.09	(Ende 1909)
2	„A"	1909	4 800	Mitsu-Bishi	Nagasaki	?	—	—	(1912)
3	„B"	1909	4 800	Kawasaki	Kobe	?	—	—	(1912)
4	„C"	1909	4 800	Regierungswerft	Sasebo	?	—	—	(1912)
				Italien.					
				Linienschiffe.					
1	„Napoli"	1901	12 625	Regierungswerft	Castellamare	21.10.03	10. 9 05	11.10.08	23. 6.09
2	„Roma"	1901	12 625	〃	Spezia	20. 9.03	21. 4.07	17.12.08	7. 9.09
3	„Dante Alighieri"	1907/08	19 000	〃	Castellamare	6. 6.09	—	—	—
4	„Conte di Cavour"	1908 09	22 000	〃	Spezia	?	—	—	—
5	„Giulio Cesare"	1909/10	22 000	Ansaldo	Sestri Ponente	—	—	—	—
6	„Leonardo da Vinci"	1909/10	22 000	Odero	〃	—	—	—	—
				Panzerkreuzer.					
1	„San Giorgio"	1904/05	9 833	Regierungswerft	Castellamare	5. 7.05	27. 7 08	—	(1910)
2	„San Marco"	1904/05	9 833	〃	〃	2. 1.07	20.12.08	—	(1911)
3	„Pisa"	1905/06	10 118	Orlando	Livorno	06	15. 9.07	15. 6.09	1. 9.09
4	„Amalfi"	1905/06	10 118	Odero	Sestri Ponente	06	5. 5.08	15. 5.09	30. 8.09
				Kleine Kreuzer.					
1	„Quarto"	1904/05	3 300	Regierungswerft	Venedig	?	—	—	—
2	„Marsala"	1904/05	3 300	〃	Castellamare	?	—	—	—
3	„Nino Bixio"	1904/05	3 300	〃	〃	?	—	—	—
				Rußland.					
				Linienschiffe.					
1	„Andrei Perwoswanny"	1903	17 679	Baltische Werft	St. Petersburg	28. 4.03	20.10.06	—	—
2	„Imperator Pawel I."	1903	17 679	Galeereninsel	〃	15. 4.04	7. 9.07	—	—
3	„Swatoi Ewstafi"	1903	13 046	Regierungswerft	Nikolajew	14.11.03	3.11.06	—	—
4	„Joann Slatoust"	1903	13 046	〃	Ssewastopol	14.11.03	13. 3.06	—	—

5	„Petropawlowsk“	1908	23 000	Baltische Werft	St. Petersburg	16. 6. 09*	—	—	—
6	„Ssewastopol“	1908	23 000	„	„	16. 6. 09*	—	—	—
7	„Poltawa“	1908	23 000	Admiralitätswerft	„	16. 6. 09*	—	—	—
8	„Gangut“	1908	23 000	„	„	16. 6. 09*	—	—	—
				Panzerkreuzer.					
1	„Bajan“	1904	8 013	Neue Admiralitätswerft	St. Petersburg	7. 05	15. 8. 07	—	—
2	„Pallada“	1904	8 013	„	„	7. 05	10. 11. 06	18. 10. 09	—
				Sonstige Schiffe.					
1	Minenschiff „Amur“	1904	2 926	Baltische Werft	St. Petersburg	7. 05	29. 6. 07	26. 6. 09	6. 11. 09
				Österreich-Ungarn.					
				Linienschiffe.					
1	„Erzherzog Ferdinand“ . . .	1907	14 500	Stabilimento Tecnico	Triest	9. 07	30. 9. 08	—	(1910)
2	„Radetzki“	1907	14 500	„	„	12. 07	3. 7. 09	—	(1910)
3	„Zrinyi“	1907	14 500	„	„	15. 11. 08	—	—	—
				Kleine Kreuzer.					
1	„Admiral Spaun“	1907	3 450	Regierungswerft	Pola	1. 5. 08	30. 10. 09	—	—
				Brasilien.					
				Linienschiffe.					
1	„Minas Geraes“	1907	19 813	Armstrong	Elswick	07	10. 9. 08	14. 9. 09	(1910)
2	„Sao Paulo“	1907	19 813	Vickers	Barrow	07	19 4. 09	—	—
3	„Rio de Janeiro“	1907	19 813	Armstrong	Elswick	09	—	—	—
				Kleine Kreuzer.					
1	„Bahia“	1907	3 048	Armstrong	Elswick	07	20. 1. 09	—	—
2	„Rio Grande do Sul“ . . .	1907	3 048	„	„	07	20. 4. 09	—	—
				Spanien.					
				Linienschiffe.					
1	„España“	1909	15 000	Regierungswerft	Ferrol	5. 12. 09	—	—	—

* Datum der Kielweihe.

Wie aus vorstehender Übersicht hervorgeht, sind im Jahre 1909 für die italienische, die japanische und die russische Marine überhaupt keine Schiffe vom Stapel gelaufen.

Im einzelnen werden die Angaben über die zu Wasser gebrachten Schiffe der verschiedenen Marinen, wie folgt, zusammenfassend wiederholt:

Deutschland: 3 Linienschiffe, 1 Großer Kreuzer, 3 Kleine Kreuzer.
England: 2 Linienschiffe, 1 Großer Kreuzer 6 Kleine Kreuzer, mit zusammen 85 761 Tonnen.
Frankreich: 5 Linienschiffe, mit zusammen 91 590 Tonnen.
Vereinigte Staaten: 2 Linienschiffe, mit zusammen 42 051 Tonnen.
Österreich-Ungarn: 1 Linienschiff, 1 Kleiner Kreuzer, mit zusammen 17 950 Tonnen.
Brasilien: 1 Linienschiff und 2 Kleine Kreuzer, mit zusammen 27 636 Tonnen.

Hierzu kommt noch von den kleineren Marinen:

Niederlande: 1 Panzerschiff („Zeven Provincien") mit 6630 Tonnen, am 16. März 1909 auf der Regierungswerft Amsterdam.

Eine Übersicht über die Stapelläufe der größeren Marinen in den letzten drei Jahren gewährt folgende Tabelle:

für	Vom Stapel liefen Schiffe mit einem Gesamtdeplacement von			
	1907 Tonnen	1908 Tonnen	1909 Tonnen	Zusammen Tonnen
Deutschland	10 465	95 870*	?	?
England	124 109	42 471	85 761	296 341
Vereinigte Staaten	11 430	52 835**	42 051**	106 316
Frankreich	28 868	14 000	91 590	134 458
Japan	54 818	1 370	—	56 188
Italien	22 458	29 499	—	51 957
Österreich-Ungarn	—	14 500	17 950	32 450
Rußland	13 513	—	—	13 513
Brasilien	—	19 813	25 909	45 722

* Infolge späterer Inbaugabe der Linienschiffe des Programms 1906/07 sind im Jahre 1908 die Schiffe für zwei Rechnungsjahre vom Stapel gelaufen, daher der starke Unterschied gegen 1907.
** Ohne die Kohlendampfer.

In Deutschland wurden die Schiffe des Bauprogramms 1908/09 mit Ausnahme eines Großen Kreuzers zum Stapellauf fertiggestellt, in England desgleichen mit Ausnahme eines Kleinen Kreuzers („Bristol"); dafür wurde in England aber bereits ein im laufenden Rechnungsjahre bewilligter Kleiner Kreuzer („Blanche") zu Wasser gebracht. In den Vereinigten Staaten lief von den beiden Linienschiffen des Programms 1908/09 nur eins vom Stapel, doch beginnt hier das Rechnungsjahr ein Vierteljahr später, und in drei Monaten wird voraussichtlich auch das zweite Schiff zu Wasser sein. In Frankreich liefen von den im Jahre 1906 bewilligten sechs Linienschiffen fünf vom Stapel.

Was die Bauzeiten anbelangt, so halten sie sich im allgemeinen auf der bisher üblichen Höhe, nur in England und in den Vereinigten Staaten zeigt sich für die neuesten Schiffe eine wesentliche Beschleunigung der Fertigstellung.

Rechnet man die Bauzeit vom Beginn des Rechnungsjahres der Bewilligung der ersten Rate, so ergibt sich folgendes Bild:

Deutschland: Die Linienschiffe „Nassau“, „Westfalen“ und der Große Kreuzer „Blücher“ wurden in 42 Monaten probefahrtsbereit, die Kleinen Kreuzer „Emden“, „Dresden“ und „Mainz“ in 39, 31 und 30 Monaten.

England: Von den Linienschiffen brauchten bis zum Beginn der Probefahrten: „Temeraire“ 35, „Superb“ 36, „St. Vincent“ 32, „Collingwood“ 33 und „Vanguard“ 31 Monate. Von den Panzerkreuzern trat je ein Schiff des Programms 1904/05 und 1905/06 verspätet in die Flotte ein, und zwar mit einer Bauzeit von 58 Monaten für „Defence“ und 48 Monaten für „Invincible“. Kleiner Kreuzer „Boadicea“ wurde in 24, „Bellona“ in 19 Monaten probefahrtsbereit.

Vereinigte Staaten. Während „South Carolina“ und „Michigan“ erst nach 50 und 48 Monaten die Probefahrten aufnehmen konnten, waren die beiden Linienschiffe des Jahres 1907/08 („Delaware“ und „North Dakota“) bereits nach 28 Monaten so weit vorgeschritten, so daß zum ersten Male seit einer Reihe von Jahren die Fertigstellung vor dem kontraktlich festgesetzten Zeitpunkt zu erwarten ist.

Frankreich. Hier trat nur der Panzerkreuzer „Ernest Renan“ in die Flotte, und zwar nach einer Gesamtbauzeit von 78 Monaten, nachdem das Schiff 15 Monate vorher mit den Probefahrten begonnen hatte.

Japan. Eine recht anerkennenswerte Leistung hat Japan mit der Fertigstellung des Panzerkreuzers „Ibuki“ in etwa 30 Monaten (von der Kiellegung bis zur Beendigung der Probefahrten, die allerdings noch vor Einbau der Armierung begonnen hatten, gerechnet) zu verzeichnen. Das Linienschiff „Satsuma“, das ebenfalls seiner Fertigstellung nahe sein dürfte, wird etwa 56 Monate Bauzeit erfordern.

Italien. Die beiden letzten Linienschiffe des Bauprogramms 1901, „Napoli“ und „Roma“, traten nach einer Bauzeit von 68 und 72 Monaten (von der Kiellegung an gerechnet) in die Front.

Monatsrundschau.

Deutschland. Zu Ehren des Andenkens des verewigten Königs der Belgier legten die Offiziere der Marine auf Allerhöchsten Befehl für 7 Tage Trauer an. Die in der Heimat befindlichen Schiffe flaggten für 1 Tag halbstocks und feuerten einen Trauersalut von 21 Schuß.

Vizeadmiral Zeye †. Am 12. Dezember verstarb nach mehrmonatigem Leiden im 58. Lebensjahr der Vizeadmiral Zeye, der um die Entwicklung der Torpedo- und Unterseebootswaffe hochverdiente Inspekteur des Torpedowesens. Seit seiner Leutnantszeit vorwiegend in Dienstzweigen beschäftigt, die mit der Verwendung des Torpedos eng zusammenhingen, hat er alle Führerstellungen in dieser Spezialwaffe, Torpedobootskommandant, Divisionschef, Flottillenchef, Geschwaderchef für die alljährlichen schulmäßigen Übungen der Flottillen, durchlaufen, war als früherer Kommandant des Torpedoschul- und Versuchsschiffes der beste Kenner in allen Materialfragen, spezialistischer Kenner des Torpedos selbst und vor allem ein hervorragender Führer von Torpedobootsmassen, dem die größere Zahl unserer jetzigen Torpedobootskommandanten und Flottillenchefs ihre Ausbildung verdankt. Er hat es in besonders hohem Maße verstanden, wahren Torpedobootsgeist

in den Offizieren und den Besatzungen der Torpedoboote zu erwecken, den Geist rücksichtsloser Offensive, kaltblütiger Schneidigkeit, der für diese Waffe erstes Erfordernis ist und bleiben wird. Das Signal „ran an den Feind" war für ihn „das" Signal. Er hat als Flotten- und Geschwaderchef oft bedauert, daß ihn sein Rang verhinderte, an der Spitze seiner Flottillen auf dem ersten Boot selber die schwarze Schar zum Angriff zu führen. Unter seiner Amtsführung ist unser stets auf der Höhe befindliches Material weiter vervollkommnet, der Unterseebootsbau derart gefördert, daß wir heute mit niemand den qualitativen Vergleich zu scheuen haben. Ausdauernd, energisch von Charakter, rücksichtslos gegen sich selbst, gütig gegen Untergebene, schneidig, der Typus des Torpedobootsoffiziers bis in seine Admiralszeit, der erste zum Dienst, der letzte im frohen Kameradenkreise, wird sein Andenken in Ehren gehalten werden, solange deutsche Torpedoboote die Ost- und Nordsee durchfurchen.

— Ernennung. Der Kontreadmiral Winkler ist zum Vizeadmiral, der Kapitän zur See Kinderling zum Kontreadmiral befördert.

— Die Marine im Reichstag. Schon vor Eröffnung des Reichstages war von zwei Mitgliedern eine Interpellation über den Kieler Werftprozeß eingebracht, die bald nach Beginn der Reichstagsverhandlungen durch die Interpellanten begründet und vom Staatssekretär des Reichs-Marine-Amtes beantwortet wurde. An der sich anschließenden Diskussion beteiligten sich alle Parteien. Der Staatssekretär griff mehrere Male in die Debatte ein. Die Debatte nahm 2 Tage in Anspruch.

Die von den Interpellanten und den folgenden Rednern gegen die Marineverwaltung erhobenen Vorwürfe und die von ihnen gemachten Vorschläge bezogen sich nicht nur auf die in dem Werftprozeß, dessen Verlauf und Ausgang als bekannt vorausgesetzt werden darf, zutage getretenen Mißstände auf dem Alteisenhof und in dem Verwaltungsressort der Werft Kiel, sie richteten sich auch verallgemeinernd auf sonstige in der Marine angeblich bestehende schädliche Einrichtungen und Ansichten.

Einstimmig wurde von den bürgerlichen Parteien betont, daß die Beamten und Offiziere der Marine als Ganzes völlig intakt aus dem Prozesse hervorgegangen seien.

Der Staatssekretär erkannte unumwunden an, daß auf dem Alteisenhof in Kiel, dessen Gesamtbetrieb 0,6 Prozent der Summe ausmacht, die auf der Werft im Jahr umgesetzt wird, die Gewichtskontrolle verbesserungsbedürftig sei, daß die Aufsicht nicht ausgereicht habe und daß die Verkaufsbedingungen anders gestaltet werden müßten. Er stellte fest, daß schon vor $1\frac{1}{2}$ Jahren — nachdem die ersten Anzeichen von Unregelmäßigkeiten bekannt geworden waren — die Aufsicht durch höhere Beamte verstärkt sei. In Zukunft soll eine mehrfache Gewichtskontrolle beim Alteisenverkauf eingeführt und eine doppelte Zählung der ausgehenden Eisenbahnwaggons sowie schärfere Beaufsichtigung der Fuhrwerke stattfinden. In Erwägung genommen ist die Trennung des Alteisenhofes von der Magazinverwaltung und die Anstellung eines spezialistisch für den Altwarenverkauf vorgebildeten Beamten. Der Verwaltungsdirektor, in dessen Ressort auch der Alteisenverkauf fällt, soll durch Einstellung einer Hilfskraft von dem Bureaudienst entlastet und es ihm so ermöglicht werden, sich mehr als bisher in seinem Verwaltungsressort — nicht aber in dem technischen — praktisch zu betätigen.

Festgestellt wurde aber auch, daß das Wort „Millionenunterschleife" eine große Übertreibung sei. Der ganze Umsatz des Alteisenhofes im Jahr beträgt nur 300 000 *M.* Nimmt man 10 oder 15 Prozent als veruntreut an — was nebenbei nicht nachgewiesen ist — so ist diese Summe doch wesentlicher geringer, als daß von „Millionenverlusten" gesprochen werden könnte.

Der Staatssekretär sagte auch zu, daß er jede praktisch brauchbare Anregung für Verbesserungen gern entgegennehmen und für jeden Hinweis darauf, wo tatsächliche, faßbare Verfehlungen vorgekommen seien, dankbar sein würde. „Er wolle sich das Gute aus allen Vorschlägen herausnehmen und nach besten Kräften benutzen."

Die allgemeineren Vorwürfe der Redner aller Parteien richteten sich dagegen, daß die Intendantur ohne jede Sachkenntnis sei; die viel zu zahlreichen Beamten seien ungenügend vorbereitet, unkaufmännisch in ihrem Denken und Handeln, die buchmäßige Kontrolle der Intendantur und des Rechnungshofes genüge nicht, erschwere sogar oft nur den Betrieb, die Techniker hätten keine ausreichende Verantwortlichkeit in ihren Betrieben, die kameralistische Buchführung müsse durch die kaufmännische ersetzt werden; als Muster für die Marinebetriebe wurden die technischen Institute der Armee hingestellt; das Submissionswesen müsse besser organisiert werden, und schließlich ganz allgemein — neben einigen weiteren Punkten — der Geist der Sparsamkeit müsse mehr als bisher in der ganzen Marine geweckt werden.

Ein freisinniger Abgeordneter drückte sich wie folgt aus: „Die bürgerlichen Parteien des Reichstages sind ausnahmslos der Ansicht, daß es für uns notwendig ist, eine wachsende, den Bedürfnissen einer Großmacht angepaßte Flotte zu haben." „Aber", so sagte er vorher, „eine derartige luxuriöse Flottenpolitik ist geeignet, dem reichen Deutschland des 20. Jahrhunderts ernsthafte finanzielle Sorgen zu bereiten."

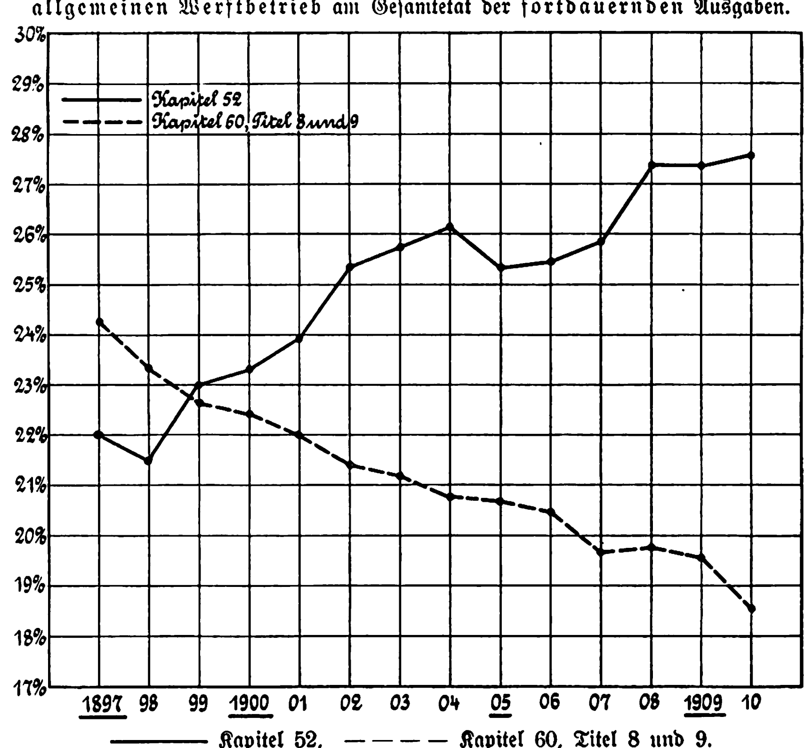
Der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amtes konnte einem wesentlichen Teil der obigen allgemeinen Vorwürfe mit sachlichen Gegengründen entgegentreten, ohne aber dabei immer die Zustimmung der verschiedenen Parteien des Reichstages zu finden. Der Umfang der Materie, die Notwendigkeit, in unerwünschter Breite in Details zu gehen, wenn einzelne angeschnittene Fragen wirklich erschöpfend behandelt werden sollten, standen der Absicht, alle Zweifel zu beheben und alle Fragen ausführlich zu behandeln, vielfach hindernd im Wege. Einige zahlenmäßige Beläge für Angriffe konnten, da es sich hier um greifbare Behauptungen handelte, sofort als irrig bezeichnet und widerlegt werden. Hinsichtlich der kaufmännischen Buchführung wurde darauf hingewiesen, daß ein praktischer, unter Zuhilfenahme aller modernen Hilfsmittel und kaufmännischer Berater erster Ordnung eingeleiteter Versuch bereits gemacht werde, daß aber die Erfolge erst abzuwarten seien. In der Tagespresse ist inzwischen von sachverständiger Seite darauf hingewiesen worden, daß der Begriff „kaufmännisch" ein sehr dehnbarer sei und daß schon mit Rücksicht auf die Bindung aller staatlichen Verwaltungen durch die jährlichen Etatsbewilligungen und die Kontrolle des Rechnungshofes die für einen im guten Sinne wirklich kaufmännischen Betrieb charakteristischen Verhältnisse auf die Staatswerften nur in sehr beschränkter Form übertragen werden könnten. Der Staatssekretär hob auch hervor, daß es wesentlich darauf ankomme, *kaufmännischen Geist*, nicht die Formalien des Geschäftslebens, den Beamten und Offizieren einzuimpfen. Gegen *ungetreue* Beamte werde es allerdings nie einen Schutz geben, das beweisen auch die Vorkommnisse in der Industrie und Bankwelt. Besonders betonte Admiral v. Tirpitz auch, daß er die Techniker mit allen Mitteln gehoben und zur Selbständigkeit erzogen habe. Vorwürfe, die ihm in dieser Beziehung gemacht würden, müsse er ganz besonders als ungerecht empfinden. Die Techniker seien von ihm durch Studienreisen nach England und Amerika gefördert; ihren Vorschlägen entsprechend seien moderne Maschinen in die Betriebe eingeführt, an ihren Leistungen, auf die er und die Marine stolz seien, könne ihr Wert gemessen werden. Der Ruf nach größerer Selbständigkeit der Techniker sei überflüssig. Auch in Zukunft sei er auf die Ausgestaltung ihrer Rechte und Pflichten — nicht aber auf eine Einschränkung durch den Verwaltungsdirektor — bedacht. Gegen den Vergleich der Werften mit den technischen Instituten

der Armee konnte angeführt werden, daß letztere mit der Front gar nicht in Berührung kämen und unter völlig anderen Bedingungen arbeiteten.

In energischer Weise und durchdrungen von der Bedeutung dieser Frage wandte sich der Staatssekretär gegen den allgemeinen und schwer faßbaren Vorwurf, daß in der Marine weniger strenge Sparsamkeitsgrundsätze — besonders im Vergleich zu denen der Armee — herrschten. Er wies darauf hin, daß da, wo ein einwandfreier Vergleich möglich sei, bei gemeinschaftlichen überseeischen Expeditionen u. dgl., Tatsachen für Worte sprächen, jedenfalls die Marine bei diesem Vergleich nicht schlecht abschneide. Es wurde auch betont, daß die Marine selbst der Hauptinteressent an einer Politik der Sparsamkeit sei, denn sie wolle und solle mit den ihr im Rahmen des Flottengesetzes und des Etats zur Verfügung gestellten Mitteln auskommen und ihre Ziele erreichen. Auch konnte darauf hingewiesen werden, daß die Urteile des Auslandes zu sehr günstigen Schlüssen über die Wirtschaftlichkeit der Verwendung der Geldmittel in der deutschen Marine gelangt seien. Dieser Ausführung schloß der Staatssekretär überzeugende Beweise dafür an, daß, wenn auch auf dem Alteisenhof in Kiel Fehler vorgekommen, vielleicht auch sonst noch Kinderkrankheiten im Werftbetriebe zu überwinden und Unebenheiten zu beseitigen seien, im großen und ganzen hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit des Betriebes von Jahr zu Jahr Fortschritte zu verzeichnen wären, die schon um deswillen nicht übersehen werden dürften, weil andernfalls die im Lande entstandene Unruhe den Anschein der Berechtigung haben könnte.

Als in die Augen springende Argumente führte er an, daß die Werften, die nach Ausspruch eines Parlamentariers vor Beginn der Flottengesetzperiode die reinen

Darstellung des prozentualen Anteils des Indiensthaltungskapitels und des Fonds für allgemeinen Werftbetrieb am Gesamtetat der fortdauernden Ausgaben.



——— Kapitel 52, – – – – Kapitel 60, Titel 8 und 9.

„Klempnerwerkstätten" gewesen seien, heute erstklassige Leistungen aufzuweisen hätten („Nassau", „Blücher", Unterseeboote, die direkt von der Werft ins Manöver übergingen). Er wies darauf hin, daß der „Nutzeffekt" der Aufwendungen für die Flotte, d. h. das Verhältnis zwischen den Ausgaben für Kampfmittel einerseits und den in diesem Sinne als „Geschäftsunkosten" anzusehenden Ausgaben für den Werftbetrieb andererseits, von Jahr zu Jahr besser geworden sei. Die vorstehende graphische Darstellung veranschaulicht das im Reichstag zahlenmäßig Gesagte.

Als Resultat ergibt sich: Die Kosten für die Indiensthaltung steigen stetig an, die für den Werftbetrieb nehmen ab.

1897 wurden 13,1 Mill. *M* für Indiensthaltungen, 1910 43,5 Mill. *M* ausgeworfen. Auf den Werftbetrieb entfielen 1897 14,4 Mill. *M*, 1910 nur 29,4 Mill. *M*. Die Steigerung der Ausgaben für den Werftbetrieb ist also nur halb so groß wie die der Ausgaben für Indiensthaltungen.

Als weiteren Beweis für die Leistungsfähigkeit der Werften und wirtschaftlichen Betriebe im großen und ganzen gab der Staatssekretär eine zahlenmäßige Darstellung von der Herabminderung der Schiffbaukosten auf den Kaiserlichen Werften.

Es kosteten pro Tonne:

1898	„Kaiser Friedrich III."	897 *M*	1902	„Prinz Heinrich"	1125 *M*
1902	„Wittelsbach"	894 „	1903	„Prinz Adalbert"	1044 „
1903	„Schwaben"	858 „	1905	„Roon"	882 „
1907	„Hannover"	729 „	1909	„Blücher"	856 „

„Nassau" ähnlich wie „Hannover".

„Und bei den Schiffen, die wir jetzt zu Wasser gebracht haben," fügte der Staatssekretär hinzu, „handelt es sich um solche, die sich jeder technischen Leistung auf der ganzen Welt getrost an die Seite stellen lassen."

Auch der gemeinsamen Leistung der Front und der Werften konnte der Staatssekretär Erwähnung tun, indem er sagte: „Wenn in diesem Herbst eine Herbstübungsflotte von über 100 Schiffen und Fahrzeugen zusammengezogen ist, und auf dieser Herbstübungsflotte auch nicht ein einziger technischer Zusammenbruch erfolgte, so liegt ja ein Hauptverdienst dabei selbstverständlich bei der Flotte, bei der Front. Es ist auch ein Stück Glück dabei; aber es bleibt doch auch den Kaiserlichen Werften ein sehr starkes Verdienst, wenn sie die Schiffe in völlig kriegsbereitem Zustand — und zum großen Teil sind sie erst für die Übung in Dienst gestellt worden — der Front übergeben haben." Schließlich führte Admiral v. Tirpitz noch aus, wie in bezug auf die Landankäufe die Marine mit Erfolg großzügig kaufmännisch verfahren sei.

Wenn diese Ausführungen auch nicht verfehlten, Bresche in die Auffassung so legen, daß die Marine „aus dem Vollen" und ohne die notwendige Sparsamkeit arbeite, gelang es — für Marineangehörige unbegreiflicherweise — nicht, die Meinung einzelner Abgeordneter über einen „bekannten Mißbrauch" in der Marine, der auf Mangel an Sparsamkeit im kleinen schließen lasse, ganz zu beseitigen. Diese Ansichten stützten sich auf Nachrichten und Mitteilung, die von Angehörigen der Marine stammen sollen. Es soll der „Usus" bestehen, daß Schiffe, die in Wilhelmshaven außer Dienst stellen, auf der Reede ihre Inventarien und Materialien, die sie rechnungsmäßig zu viel haben, über Bord werfen, um sich Rechnungsschwierigkeiten bei der Abgabe zu ersparen. Weder der Hinweis auf die klaren Bestimmungen der Werftdienstordnung und sonstiger Vorschriften noch andere Argumente vermochten die Überzeugung der Abgeordneten völlig zu beseitigen, daß an dieser Sache etwas Wahres sei. Es hat sich bisher nicht feststellen lassen, worauf dieses für jeden Marineangehörigen den Stempel der Unwahrscheinlichkeit an der Stirne tragende Gerücht zurückzuführen ist.

Ganz allgemein gegen den Gedanken, daß der Sinn für Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit in der Marine weniger entwickelt ist, spricht schon die Tatsache, daß

die Eigenart des Bordlebens dazu nötigt, die Offiziere und Unterorgane aller Branchen im Verwaltungsdienst zu erziehen und sich oft als Verwaltungsbeamte zu betätigen. Selbst dem jüngeren Offizier und Unteroffizier fällt schon bei Verwaltung ihres Details, als Kantinenvorstandsmitglied, als Messevorstand usw., eine Tätigkeit zu, die sehr geeignet ist, wirtschaftlichen Sinn auszubilden und da, wo nötig, unter dem Druck des Vorgesetzten zu erweitern. Die Marine ist in dieser Beziehung der Sonderverhältnisse halber eine bessere Schule als andere Ressorts, wo der Zwang, eine verwaltende Tätigkeit auszuüben, nicht so oft an den Einzelnen herantritt.

Ergänzend hinzugefügt zu diesem Referat über den Kieler Prozeß sei nur noch, daß in der Debatte auch die Frage „Linienschiff — Unterseeboote" gestreift wurde. Der Staatssekretär betonte, daß er es sich als eine Tat der Sparsamkeit anrechne, wenn wir erst dann energisch den Unterseebootsbau begannen, als die Unterseeboote eine über die rein lokale Flußmündungsverteidigung hinausgehende Bedeutung erlangt hatten. „So die Dinge betrachtet, sind wir nicht einen Tag zu spät gekommen." „Was aber", so sagte der Staatssekretär wörtlich, „im übrigen das Flottengesetz und die Grundlagen des Flottengesetzes betrifft, so, glaube ich, gibt es keinen höheren Seeoffizier und keinen Seeoffizier in unserer Marine, der ein Urteil hat, der nicht mit mir auf der Grundlage steht, die das Flottengesetz, so wie es ist, geschaffen hat."

Während der ersten Lesung des Etats wurde die Marine nur von einzelnen Rednern flüchtig gestreift.

Die Beratung des Marine-Etats in der Budgetkommission ist etwa Mitte Januar zu erwarten.

— Etat für das Kiautschou-Gebiet 1910. Der Etat für das Schutzgebiet Kiautschou einschließlich des ostasiatischen Marinedetachements schließt in Einnahme und Ausgabe mit 13,05 Mill. ℳ ab. An eigenen Einnahmen weist der Etat 4,58 Mill. ℳ auf, so daß der Reichszuschuß sich auf 8,47 Mill. ℳ beläuft, d. h. gegenüber dem Vorjahre eine Verringerung um 0,76 Mill. ℳ erfahren hat.

Um ein klares Bild über die Verwendung der Ausgaben zu erhalten, ist die Trennung der Ausgaben für die Zivil- und Militärverwaltung durchgeführt.

Es entfallen auf die Zivilverwaltung 5,56 Mill. ℳ, auf die Militärverwaltung 7,49 Mill. ℳ.

Stellt man die fortdauernden Ausgaben der Zivilverwaltung, die 4,43 Millionen ℳ betragen, den eigenen Einnahmen des Schutzgebiets (4,58 Mill. ℳ) gegenüber, so wird ersichtlich, daß das Schutzgebiet nach dieser Richtung keines Reichszuschusses mehr bedarf.

Im Etat ist eine endgültige Besoldungsregelung für die Angestellten des Schutzgebietes durchgeführt, die sich an die Regelung in den übrigen Schutzgebieten anlehnt, dabei aber die besonderen Lebensbedingungen in Kiautschou in ausreichendem Maße berücksichtigt.

Die Ausgaben für das ostasiatische Marinedetachement, die im vorigen Jahre in einem besonderen Etat angefordert waren, sind in den Kiautschou-Etat aufgenommen worden.

Eine neue Einnahmequelle ist durch die Einführung von Salzabgaben — veranschlagt auf 50 000 ℳ — geschaffen.

Unter die Erwerbsbetriebe ist das Elektrizitätswerk mit einer Bewirtschaftung auf gleicher Grundlage wie die Werft aufgenommen.

Rechnungsmäßig belaufen sich die Mehreinnahmen auf 0,96 Mill. ℳ. Hiervon sind jedoch abzusetzen entsprechende Mehrausgaben im Betrage von 0,66 Mill. ℳ, so daß die durch die wirtschaftliche Entwicklung des Schutzgebiets hervorgerufene Mehr-

einnahme sich auf rund 300 000 M beläuft. Dieser Mehrbetrag setzt sich wie folgt zusammen:

			Betrag
Mehreinnahmen	aus	Landverkäufen	10 000 M,
=	=	der Salzabgabe . . .	50 000 =
=	=	verschiedenen Betrieben .	51 000 =
(Forsten, Hafenabgaben, Schulgeld usw.)			
Mehreinnahmen	aus	der Werft	80 000 =
=	=	dem elektrischen Werk . .	40 000 =
=	=	= Seezoll	25 000 =
=	=	Kajenbetrieb	50 000 =
			306 000 M.

Unter den fortdauernden Ausgaben erscheinen neu Forderungen für etatsmäßiges Personal der im Oktober 1909 eröffneten deutsch-chinesischen Hochschule.

Bei der Militärverwaltung ist von Interesse die beabsichtigte Bildung einer Pionier-Kompagnie, die durch Abgabe von Mannschaften der Infanterie-Kompagnien formiert werden soll.

Im übrigen enthält der Etat keine wesentlichen Neuforderungen; auch die einmaligen Forderungen enthalten lediglich Folgeraten. Man gewinnt beim Studium des Etats den Eindruck, daß die Verhältnisse sich nunmehr konsolidiert haben und die Gründungsperiode ihrem Abschluß nahe ist.

— Hochseeflotte. Nach Rückkehr von der Flottenverbandsreise am 27. November erledigten die Schiffe Einzelübungen, insbesondere Schießübungen, und bereiteten sich auf die Gefechtsbesichtigungen vor, die Mitte Dezember begannen.

Die I. und die IV. Flottille wurden nach beendigter Flottenübungsreise in Kiel und Wilhelmshaven in das Reserveverhältnis übergeführt.

„Westfalen" ging am 2. Dezember von Wilhelmshaven in See und begann mit den Erprobungen. „Nassau" und „Blücher" setzten die Erprobungen fort.

— Sonstige Schiffe in der Heimat. „Kurfürst Friedrich Wilhelm" konnte sich am 6. Dezember durch Rettung der braven Besatzung des gekenterten Rettungsbootes „Vegesack" aus Horumersiel nützlich betätigen. Das Boot war bei dem mannhaften Bemühen, der im schweren Wintersturm auf der Mellum-Platte gestrandeten holländischen Tjalk „Ora et Labora" Hilfe zu bringen, umgeschlagen. Die Besatzung hatte sich in hilflosem Zustande nach der Old Og-Bake geflüchtet. Der Älteste der Rettungsbootsbesatzung war 75 Jahre alt.

Das Schulschiff „Württemberg" lief am 10. Dezember bei der Rückkehr von einer Schießübung im dichten Nebel bei Holnis auf und wurde durch „Schwaben" am 12. Dezember unbeschädigt abgeschleppt.

„Zieten" und „S 61" wurden am 7. Dezember nach dem schweren Sturm zum Aufsuchen vermißter und havarierter Fischkutter in See geschickt.

„G 89" wurde am 6. Dezember durch schweren Sturm und hohe See nach Verlust seiner Anker vor Husum auf das Watt geworfen. Das Boot ist nur wenig beschädigt. Die Abbringungsarbeiten waren schwierig. Das Boot ist außer Dienst gestellt; ein Wachkommando ist an Bord verblieben. „G 85" ist dafür in Dienst gestellt worden.

— Auslandsschiffe. Kreuzergeschwader. „Scharnhorst" hat am 6. Dezember Schanghai verlassen und ging nach Amoy. Der Große Kreuzer war zu Weihnachten in Hongkong. „Scharnhorst" versuchte Anfang Dezember 3 Tage lang, den im Yangtse festgekommenen Hapag-Dampfer „Brisgavia" abzuschleppen. Der Dampfer sitzt so fest, daß ein Abkommen nur mit der nächsten Springflut erhofft werden kann. Der Stationär soll dann weitere Hilfe leisten.

„Arcona" ist auf der Rückreise von Kalifornien nach Tsingtau am 3. Dezember in Honolulu eingetroffen und hat diesen Hafen am 9. Dezember wieder verlassen. Anfang Januar wird ihr Eintreffen in Tsingtau erwartet. Das Weihnachtsfest feiert sie in Yokohama. Der Kreuzer hat nach dem Verlassen von Honolulu ein außerhalb des Hafens gestrandetes englisches Segelschiff, dessen Totalverlust bei aufkommendem schlechtem Wetter zu erwarten war, glücklich abgeschleppt.

„Leipzig" hat am 12. Dezember Tsingtau verlassen und ist am 18. Dezember in Hongkong eingetroffen.

„Iltis" befand sich zu Weihnachten in Schanghai, „Tiger" in Hankau, „Jaguar" in Amoy, „Luchs" in Nagasaki.

Das Flußkanonenboot „Vorwärts" hatte Ende Oktober in Canton erwünschte Gelegenheit, sich an einem Rettungswerk zu beteiligen.

Der chinesische Generalgouverneur von Canton hat in folgendem Schreiben dem deutschen Konsul gedankt: „Ich, der Generalgouverneur, stelle hiermit fest: Der Offizier und die Mannschaft der »Tsingtau« haben während eines Sturmes unter großen Gefahren versucht, Chinesen zu retten. Das war ein edles Vorhaben, für das ich meinen wärmsten Dank ausspreche. Ich bitte, von meinem Danke den Kommandanten, den Offizier und die Mannschaften der »Tsingtau« in Kenntnis zu setzen."

Afrikanische Stationen. „Bussard" ist am 9. Dezember heimbeordert. Er hat Daressalam am 17. Dezember verlassen und die Heimreise über die Seychellen angetreten. Das Schiff stellt in Danzig außer Dienst. Als Ersatz geht 1910 „Sperber" von der westafrikanischen nach der ostafrikanischen Station. Für „Sperber" wiederum wird das im April in Dienst zu stellende Kanonenboot „Eber" nach Westafrika gehen. Die Besetzung der westafrikanischen Station mit zwei Kanonenbooten entspricht dann genau den Festlegungen des Flottengesetzes.

„Seeadler" hat am 6. Dezember Kapstadt verlassen und ist über Durban nach Daressalam gegangen. Das Weihnachtsfest feierte der Kreuzer in Daressalam.

„Sperber" befand sich im Dezember in Duala, „Panther" hat Kap Lopez, St. Paul de Loanda und Port Alexandre (Mossamedes) besucht.

Amerikanische Station. „Bremen" befand sich vom 2. bis 9. Dezember in Rio de Janeiro und feierte das Weihnachtsfest in Buenos Ayres. Der argentinische Minister des Auswärtigen gab in Buenos Ayres zu Ehren der Offiziere des dort ankernden französischen Geschwaders ein Diner, an dem außer dem Präsidenten der Republik der deutsche Gesandte und der Kommandant des deutschen Kreuzers „Bremen" teilnahmen.

Australische Station. „Condor" ging am 1. Dezember von Herbertshöhe nach Ponape. Zu Weihnachten befand er sich in Ponape.

„Cormoran" ging am 18. Dezember von Matupi nach Suva (Fidschi-Inseln) in See und hat hier die Weihnachtstage verbracht.

„Planet" befand sich im Dezember in Friedrich Wilhelmshafen.

— Schulschiffe. Die Schulschiffe feierten das Weihnachtsfest an folgenden Orten: „Victoria Louise", die am 14. Dezember St. Thomas verlassen hatte und über San Juan de Portorica nach Kingston (Jamaica) gegangen war, in diesem Hafen, „Hertha" in St. Jago de Cuba, „Freya", die im Dezember Haifa, Beirut, Mersina und Port Said besucht hatte, in Port Said, „Hansa" in Corfu.

„Victoria Louise" hat versucht, von St. Thomas aus dem bei Portsmouth (Dominica) auf Grund geratenen Schulschiff des Deutschen Schulschiffsvereins „Großherzogin Elisabeth" zu Hilfe zu kommen. Bei ihrem Eintreffen war das Schulschiff aber schon wieder flott und unbeschädigt zu Anker gegangen.

Auf „Victoria Louise“ war vom 6. bis 12. Dezember Professor Hergesell eingeschifft, um von hier aus die international vereinbarten Ballonaufstiege in Westindien zu leiten. Er meldete, daß der Westwindpassat erfolgreich erforscht sei. Die Passathöhe betrug 5000 m, darüber herrschte Südweststurm bis 40 m in der Sekunde. Die größte erreichte Höhe betrug 17 600 m bei einer Temperatur von 81 Grad unter Null.

— Probefahrtsergebnisse. „Blücher“ hat bei normalem Tiefgang und voller Ausrüstung eine Geschwindigkeit von 25,8 kn erzielt, „Mainz“ 27,1 kn, „G 171“ erreichte bei einer Meilenfahrt trotz ungünstiger Witterungsverhältnisse eine Geschwindigkeit von 34,6 kn.

— Stapellauf. „V 182“ am 1. Dezember bei Vulcan-Stettin.

— Vergebungen. Die Bauaufträge für die noch nicht vergebenen Kleinen Kreuzer aus den diesjährigen Etatsbewilligungen („Ersatz Bussard“ und „Ersatz Falke“) sind Mitte Dezember an Vulcan-Stettin und Weser-Bremen vergeben worden. Erwägungen konstruktiver Art haben die Verzögerung des Bauauftrags verursacht.

— Der Verkauf der ehemaligen Kaiseryacht „Kaiseradler“ ist bis zum Frühjahr verschoben, in der Hoffnung, daß bis dahin ein vorteilhafteres Gebot abgegeben wird.

— Verschiedenes. Die Firma Friedrich Krupp A. G. weist für 1908/09 einen Reingewinn von 15,6 Mill. ℳ (im Vorjahre 18,5 Mill. ℳ) nach. Es gelangen 8 Prozent Dividende zur Verteilung. 600 000 ℳ wurden der Arbeiterstiftung überwiesen.

Hamburgs Seeschiffahrt. Im Hafen von Hamburg sind vom 1. Januar bis 30. November 1909 angekommen: 15 831 Seeschiffe mit 11 253 918 Registertonnen (im Vorjahre 15 510 Schiffe mit 11 151 622 Registertonnen).

Geschenk für S. M. S. „Rheinland“. Die Rheinprovinz beabsichtigt, für die Offiziersmesse S. M. S. „Rheinland“ silberne Tafelbestecke und für die Mannschaft eine Bücherei zu schenken.

Der Chef der Firma Ferdinand Hirt, Herr Arnold Hirt, hat für die Schiffsbibliothek jedes Schiffes ein Exemplar des in seinem Verlage erschienenen Buches: E. v. Seydlitz: „Handbuch der Geographie“ gestiftet. Das Buch ist in der Marine wohlbekannt. Es wird mit Dank und Freude empfunden werden, wenn es ständig in den Schiffsbibliotheken vorhanden ist.

— Neue Fischereigesellschaft. In Leer ist unter der Firma „Ostfriesische Herings-Fischerei-Aktiengesellschaft“ ein neues Fischerei-Unternehmen gegründet worden. Das Stammkapital beträgt 500 000 ℳ. Die Stadt Leer hat das benötigte Gelände auf der Nesse bis 1912 kostenlos, von da ab zu billigem Zinsfuß überlassen. Die Gesellschaft will fünf Dampflogger erbauen lassen.

⚜

England. Das Haus der Lords hat Anfang Dezember die Annahme des Budgets, wie es von dem Hause der Commons gutgeheißen war, ohne einen Appell ans Volk verweigert, und zwar mit überwältigender Majorität. Der Premierminister hat daraus die einzig mögliche Konsequenz gezogen und die Einwilligung des Königs zur Auflösung des Parlaments und zu Neuwahlen Mitte Januar eingeholt. Der Kampf der Parteien um die Vorherrschaft ist im vollen Gange und wird von beiden

Seiten mit allen erdenklichen Mitteln geführt. Von unionistischer Seite wird der alten liberalen Regierung eine Hinneigung zu Deutschland und eine Vernachlässigung der vitalen Interessen des Landes durch Verminderung der Seemachtstellung vorgeworfen und als einzige Möglichkeit, die Mittel zur Aufrechterhaltung dieser Machtstellung und zur gleichzeitigen Durchführung der Altersversorgung bereitzustellen, die Einführung des Schutzzollsystems gepredigt. Die liberale Partei benutzt als Hauptkampfmittel die Ablehnung des Budgets, durch die das Oberhaus verfassungsbrüchig geworden sei, und den Widerstand der Lords gegen die Besitz- und Wertzuwachssteuern. Welche Partei bei den Wahlen als Siegerin hervorgehen wird, läßt sich jetzt noch nicht beurteilen. Die langjährige und jetzt wieder von einigen unionistischen Blättern heftig einsetzende Hetze gegen Deutschland wird vielleicht den Unionisten eine größere Anzahl Stimmen zuführen. Der »Standard« meint, der Sieg der Unionisten werde in Deutschland sehr geteilte Gefühle hervorrufen. »And the shock might do something to save Europe from the gravest of the dangers that menace international stability.« Gegen diese Hetzereien kommen die Stimmen besonnener Politiker kaum auf, obgleich sie in einigen größeren Monatsschriften sich Gehör zu verschaffen versuchen. In »Contemporary Review« (Dezemberheft) schreibt z. B. ein angesehener Historiker und Sozialpolitiker, Mr. Thomas Kirkup, daß das unerfreuliche Verhältnis Englands zu Deutschland auf einen Mangel an Verständnis für die Ziele der deutschen Politik in den letzten 50 Jahren zurückzuführen sei.

In der Presse gehen die durch die Ausgestaltung von Scapa Flow in den Orkneys als Übungsplatz für einen Teil der Heimatflotte hervorgerufenen Erörterungen der Schließung der Nordsee durch eine Blockadestellung zwischen Dover—Calais und Schottland—Norwegen im Kriege mit Deutschland weiter. Über den bei einem solchen Vorgehen zu erwartenden Widerspruch der Neutralen setzt man sich leicht mit der Behauptung hinweg, daß das Recht der Neutralen gegenüber den Bedürfnissen der englischen Kriegführung zurücktreten müßte. Gelegentliche Erörterungen über die Abkommen der Haager und der Londoner Konferenz kommen immer zu dem Schluß, daß die Abmachungen nur so lange zu beachten seien, als sie sich mit dem englischen Kriegsinteresse vertragen. Die »Daily Mail« will wissen, daß zu Anfang 1910 eine Neuverteilung der Seestreitkräfte in der Nordsee stattfinden solle; die II. Division der Heimatflotte („King Edwards"), das II. Kreuzergeschwader und 24 Torpedobootzerstörer würden ständig in den Orkneys stationiert werden, die I. Division und das I. Kreuzergeschwader werde Sheerneß, die Atlantikflotte und das V. Kreuzergeschwader Dover als Basis erhalten, eine neue Kanalflotte aus zwei „Formidables"- und vier „Canopus"-Schiffen (jetzt IV. Division der Heimatflotte) und einigen Panzerkreuzern werde als flying squadron geschaffen werden und in den Gewässern zwischen Queenstown und Gibraltar kreuzen. Wie weit diese Neuverteilung der Phantasie entspringt, läßt sich nicht beurteilen. Tatsache ist dagegen, daß eine Neuverteilung der Torpedobootsstreitkräfte in der Durchführung begriffen ist. Nachdem die 36 neuen Torpedoboote 1. Klasse (bisher Küstentorpedobootzerstörer) fertiggestellt sind, werden sie den drei Hauptkriegshäfen zugeteilt, die älteren Torpedoboote zu Gruppen von vier bis sechs den weniger wichtigen Stützpunkten, wie z. B. Pembroke, Queenstown usw. zugewiesen. Diese letzteren Boote erhalten Stammbesatzung, während die ersteren voll besetzt sind. Alle halten gemeinsame Übungen ab.

Der Urheber aller dieser Verschiebungen, Admiral Sir John Fisher, wird mit dem 25. Januar, dem Tage, wo er sein 70. Lebensjahr vollendet, von dem Posten als Erster Seelord nach mehr als 5jähriger Amtstätigkeit zurücktreten und in dem Admiral of the Fleet Sir Knyvet A. Wilson einen Nachfolger erhalten, eine Wahl, die überall sehr sympathisch begrüßt wird, obgleich Sir A. Wilson nur noch etwa 2 Jahre bis zur Erreichung der Altersgrenze verbleiben. Als »the silent

admiral« erwartet man von ihm die Beruhigung des Seeoffizierkorps und eine zwar ebenso energische, aber weniger geräuschvolle Amtsführung als diejenige seines Vorgängers. Admiral Wilson galt bis jetzt für den Flottenführer im Kriege; als Oberstkommandierender der Kanal- und Heimatflotte hat er seine taktische und strategische Begabung hierzu wiederholt bewiesen. Admiral Sir John Fisher bleibt Mitglied des Committee of Imperial Defence.

Im Commonwealth wurde die Naval Loan Bill im Senat und Repräsentantenhaus definitiv angenommen. Danach soll die australische Flotteneinheit aus 1 „Indomitable“-, 3 „Bristol“-Kreuzern, 6 Torpedobootzerstörern der „River“-Klasse und 3 Unterseebooten bestehen und bis 1912 gebaut werden, und zwar der „Indomitable“-Kreuzer in England, die kleinen Kreuzer in Australien. Ersteren sofort zu bestellen ist die englische Admiralität beauftragt worden. Die jährlichen Marineausgaben belaufen sich auf 17,85 Mill. *M*, wovon die englische Regierung bis auf weiteres 5,1 Mill. *M* zahlt.

In Neu-Seeland sind die Parlamentsverhandlungen noch nicht zum Abschluß gekommen. Die Abmachungen wegen teilweiser Unterhaltung des ostasiatischen Geschwaders stoßen auf starken Widerspruch. Commonwealth und Neu-Seeland sind im Begriff, eine Anzahl Funkentelegraphenstationen an der Küste zu errichten; Neu-Seeland soll beabsichtigen, von allen in dortigen Gewässern verkehrenden Passagierschiffen die Mitführung von Funkentelegraphenapparaten zu verlangen.

Die Dominion von Kanada will die zu bauenden Kreuzer der „Bristol“-Klasse und die Torpedoboote der „River“-Klasse, von denen augenblicklich drei und vier gefordert werden, ebenfalls im eigenen Lande bauen und steht in Unterhandlungen mit größeren englischen Schiffbaufirmen wegen Einrichtung von Werften in Kanada. Die drei Kreuzer werden an der pazifischen Küste stationiert werden.

Sir William White, der kürzlich von einer Reise durch Kanada zurückgekehrt ist, sprach sich in einer vor der Society of Arts gehaltenen Rede sehr hoffnungsvoll über die Aussichten einer Reichsmarine aus. In Kanada sei er überall und in allen Ständen auf großes Verständnis für diese so wichtige Sache und auf allgemeine Zustimmung zu dem nunmehr erfolgreich begonnenen Werke gestoßen. Ungünstiger äußert er sich über den Zustand der Befestigungen und der Werften in Esquimault und Halifax.

Wenig angenehm berührt die Schaffung einer besonderen kanadischen Flotteneinheit in den Vereinigten Staaten. »New York Herald«, der stets gegen die Bildung einer kanadischen Marine geschrieben hat, veröffentlicht ein Interview eines seiner Korrespondenten mit einem Professor Goldwin Smith in Toronto. Dieser erklärt sich als Gegner der neuen Flottengründung und weist auf die starke Opposition hin, die in Kanada gegen die Flottengründungspläne bestehe. Bezeichnend ist, daß er in den Vereinigten Staaten die eigentliche Schutzmacht (real protector) Kanadas sieht und hinzufügt, daß ein Angriff auf Kanada eine Verletzung der Monroe-Doktrin bedeute.

— Personal. Kontreadmiral Galloway wurde als Nachfolger von Kontreadmiral Burney zum Chef der Devonport Subdivision der III. Division der Heimatflotte, Kontreadmiral Sturdee, bekannt als Chef des Stabes bei Lord Beresford durch dessen kürzlichen Schriftwechsel mit dem Premierminister, als Nachfolger von Kontreadmiral Briggs zum Zweiten Admiral in der I. Division der Heimatflotte ernannt.

Vizeadmiral Winsloe wird in Kürze das Kommando über das chinesische Geschwader an Stelle Vizeadmirals Lambton erhalten.

Der durch Veröffentlichung seiner Sonderberichte an Admiral Sir John Fisher in der letzten Zeit sehr bekannt gewordene frühere erste inspecting captain der Unterseeboote, seit 1907 Director of Naval Ordnance in der Admiralität, Captain Bacon, hat seinen Abschied genommen, um Direktor der Conventry Ordnance Works zu werden, die jetzt auch zu größeren Geschützlieferungen für die englische Flotte herangezogen werden. Sein Nachfolger soll der jetzige Chef des Stabes der Heimatflotte, Commodore Moore, werden.

Der jetzige dienstälteste captain erreicht im Januar 1910 ein Lebensalter von 39 Jahren.

Die Admiralität hat angeordnet, daß die Royal Naval Reserve-Offiziere auch auf Torpedofahrzeugen ausgebildet werden sollen.

Das Einkommen Sir John Fishers als Erster Seelord der englischen Admiralität beträgt: Gehalt als Seelord 1500 £, Halbsold als Admiral (besonders festgesetzt) 2000 £, Zulage als Generaladjutant des Königs 365 £, zusammen 3865 £ = 78 850 *M*; außerdem vollständig ausgestattete freie Dienstwohnung.

Wie Mr. Macnamara im Unterhause mitteilte, waren nach den letzten vorliegenden Angaben vorhanden: »special service men«: 1683 seemännisches Personal (von 42 458) und 6190 Heizer (von 32 604). Der Versuch einer Änderung in dem augenblicklichen Zahlenverhältnis sei nicht beabsichtigt.

— Flottentätigkeit. Heimatflotte. Die aktiven Verbände machten von Portland aus verschiedene Verbandsübungen am 1., 7., 8., 14. und 15. Dezember, wobei in der Nacht die Torpedobootzerstörerflottille Angriffsübungen ausführte. Die Schiffe, die mit ihren Schießübungen in den schottischen Gewässern nicht fertig geworden waren, erledigten sie von Portland aus.

Die Schiffe suchen zur Erteilung des Weihnachtsurlaubs ihren Heimatshafen auf.

Die I. und II. Torpedobootszerstörerflottille wechseln sich in Harwich ab, so daß stets eine von ihnen dort stationiert ist.

Die Linienschiffe „King Edward", „New Zealand", der Panzerkreuzer „Natal" befinden sich über Weihnachten zur Reparatur auf den Werften.

Die inaktiven Schiffe (mit Stammbesatzungen) waren in ihren Stationsorten.

Der Panzerkreuzer „Euryalus" der „Portsmouth"-Division stellte am 1. Dezember zu größerer Reparatur außer Dienst, das Linienschiff „Canopus" nach Rückkehr aus dem Mittelmeer am 14. Dezember für die IV. Division in Dienst. Die Nore-Subdivision besteht also jetzt aus den Linienschiffen „Trafalgar", „Goliath", „Glory" (I. Gruppe), „Albion", „Canopus" (II. Gruppe). Es fehlt noch die „Ocean".

Die „Atlantic"-Flotte und das V. Kreuzergeschwader. Das Linienschiff „Implacable" ging zur Reparatur nach Gibraltar, „Prince of Wales" am 21. Dezember von Dover nach Chatham zur Reparatur; die „Venerable" erledigt Schießübungen von Berehaven aus. Im übrigen waren die Schiffe in Dover. Vom V. Kreuzergeschwader kamen nach dorthin von Gibraltar die Kreuzer „Drake" und „Argyll", während „Duke of Edinburgh" nach Portsmouth ging und „Black Prince" in Gibraltar blieb.

Die Mittelmeerflotte und das VI. Kreuzergeschwader kehrten in ihrem Hauptbestandteile zu Weihnachten nach Malta zurück. Bei dem Gefechtsschießen in Platea erzielte

„Ocean" . . mit 30,5 cm-Geschützen 2 Treffer, mit 15 cm-SK 22 Treffer,
„Triumph" . . mit 25,4 cm-Geschützen 2 Treffer, mit 19,0 cm-SK 18 Treffer.

Das Linienschiff „Russell" hat die Reparatur beendet; „Canopus" kehrte nach England zurück.

Vom IV. Kreuzergeschwader wurde der Panzerkreuzer „Donegal“ am 8. Dezember beim Einlaufen in Gibraltar durch Kollision mit einem Dampfer beschädigt; er erhielt einen etwa 5 m langen Riß am Steuerbord-Bug.

Auswärtige Stationen. Die neue Schraubenwelle für „Powerful“ wurde im November eingebaut. Der Kreuzer „Terrible“ ging mit Ablösungsmannschaften für „Powerful“ Anfang Dezember nach Colombo, wo der Mannschaftsaustausch stattfindet.

Der Kreuzer „Encounter“ wurde gelegentlich der jährlichen Reparatur zur Aufnahme Lord Kitcheners für seine Studienreise in Australien und Neuseeland eingerichtet. Panzerkreuzer „Minotaur“ wird in den ersten Januartagen die Ausreise nach der chinesischen Station antreten.

Der Kreuzer „Brilliant“ der nordamerikanischen Station kam zum Wechsel der Besatzung Anfang Dezember nach England.

— Schiffsbauten. Die Kiellegung des „Orion“ erfolgte am 29. November in Portsmouth, die des „Lion“ an demselben Tage in Devonport.

Nach »Standard« erhält „Orion“ neben einer Armierung von zwölf 30,5 cm neuesten Modells eine Mittelartillerie, wahrscheinlich 15 cm-SK, einen Dreibeinmast, zwei stark gepanzerte Feuerleitungsstationen (je eine vorn und achtern), von denen aus die schweren Geschütze auf elektrischem Wege gerichtet und abgefeuert werden können (?).

»Engineer« bringt ein Bild des „Orion“, wonach das Schiff fünf 30,5 cm-Doppeltürme erhalten wird, sämtlich in der Mittschiffslinie, wie auf „North Dakota“, nur daß vorn drei und achtern zwei Türme stehen; der zweite und der vierte Turm überhöht.

»Hampshire Telegraph« zieht folgende nicht unwahrscheinlichen Schlüsse: Man hat Linienschiffe bisher immer in Gruppen von drei Schiffen gebaut; die letzten Gruppen werden bilden „Neptune“, „Hercules“, „Colossus“ sowie „Orion“ und zwei Eventualschiffe (jetzt vergeben). Diese letzte Gruppe wird 2286 Tonnen größer, 9,1 m länger und 0,6 bis 0,9 m breiter sein als „Neptune“ und 2000 Pferdestärken mehr haben. Armierung: ein verbessertes 30,5 cm-Geschütz, da das 34,3 cm in der Zeit noch nicht erprobt sein könne. Breitseitfeuer von zehn Geschützen, ein Mast, stärkerer Panzer.

„Vanguard“, der die Probefahrten nahezu erledigt hat, ist am 2. April 1908 auf Stapel gelegt, also in 20 Monaten fertig geworden. »Army and Navy Gazette« 27. November bezeichnet dies als schlagendes Beispiel dafür, wie unsinnig es sei, dem Datum der Kiellegung soviel Gewicht beizumessen, wie es an einigen Stellen geschehe.

Nach »Daily Telegraph« deutet die Anordnung der Decks darauf hin, daß „Lion“ zehn 30,5 cm erhält. Auch »Western Daily Mercury« schreibt dem Schiff zehn 30,5 cm zu, ferner einen Mast und vier Schornsteine.

Die Kiellegung des kleinen Kreuzers „Blonde“ erfolgte am 6. Dezember in Pembroke.

— Stapellauf. Die geschützten Kreuzer „Newcastle“ bei Armstrong, Elswick, „Blanche“ in Pembroke, beide am 25. November, „Newcastle“ in weit vorgeschrittenem Baustadium (Schornsteine, Panzerdeck, Kessel und Seitenturbinen eingebaut, nur die Hauptturbinen waren noch einzusetzen).

— Probefahrten. Linienschiff „Vanguard“ achtstündige forcierte Fahrt, Durchschnitt rund 22 kn, 330 Umdrehungen, Kohlenverbrauch 1,6 Pfund pro Wellen-

Pferdestärke und Stunde; 30stündige Dauerfahrt 17 600 Pferdestärken, 19,5 kn, Kohlenverbrauch einschließlich sämtlicher Hilfsmaschinen 1,7 Pfund.

— Artillerie. »Naval and Military Record« weist auf die übertriebene Einschätzung der Schießresultate für die Beurteilung der Artillerieoffiziere hin, deren Leistungen doch nur einen Teil des Ergebnisses darstellten, während der Rest auf Rechnung des Materials und Personals zu setzen sei. Die augenblickliche Praxis habe schon dazu geführt, daß Artillerieoffiziere sich um die Gunst ihrer Mannschaften förmlich bemühten. — Ferner übertreibe man das Schießen auf große Entfernungen. Die Fernkampftheorie, die bisher alle Gebiete beherrscht habe, bedürfe in den heimischen Gewässern sehr der Einschränkung. Außerdem müsse man, um ein einwandfreies Urteil über die Leistungen auf große Entfernungen zu erzielen, gegen Schiffe schießen. Dies sei zwar geschehen, aber stets nur auf geringere Entfernungen.

»Engineer« behauptet, daß eines von den acht großen Schiffen des diesjährigen Bauprogramms mit dem 34,3 cm armiert werden würde. Dieses Geschütz werde nicht wegen der größeren Schußweite — diese genüge auch beim 30,5 cm-Geschütz der Praxis —, sondern wegen seiner größeren Durchschlagskraft eingeführt, die es gestatten werde, dem Geschoß eine im Verhältnis zu seinem Gewicht größere Sprengladung zu geben und dadurch eine größere Wirkung nach Durchschlagen des Ziels zu sichern.

Die Versuche auf dem Gebiete der Verwendung der Artillerie und Scheinwerfer für die Torpedobootsabwehr bei Nacht werden fortgesetzt. Nach »Naval and Military Record« genügt die Leuchtkraft der Scheinwerfer nicht, um ein Boot außerhalb des Wirkungsbereichs seiner Torpedos wirksam zu beleuchten. Die einzig brauchbaren Mittel zur Bekämpfung von Booten auf größere Entfernungen seien das Schrapnell der schweren Artillerie und das Leuchtgeschoß zur Beleuchtung.

Die Frage des Verhältnisses der Mündungsgeschwindigkeiten bei voller und bei reduzierter Ladung sowie bei neuen und bereits ausgeschossenen Geschützen beschäftigt den Board of Ordnance, der durch Schießversuche festgestellt hat, daß bei beiden Ladungen Unterschiede in den Geschwindigkeiten vorhanden sind und daß diese Unterschiede mit der Abnutzung der Geschütze wachsen.

Mit einer Selbstladepistole, die an Stelle des bisherigen Marine-Revolvers (M 98) eingeführt werden soll, werden zur Zeit Versuche gemacht.

— Torpedowesen. Der Zerstörer „Renard“ (Programm 1908/09) lief am 30. November 1909 bei Cammell, Laird & Co., Birkenhead, der Zerstörer „Harpy“ (900 Tonnen engl., Programm 1908/09) am 27. November 1909 bei S. White & Co., Cowes (Kiellegung 23. April 1909) vom Stapel.

Auf dem Versuchsschießplatz Shoeburyneß sollen Versuchsschießen gegen eine leichte teilweise Panzerung für Zerstörer abgehalten worden sein, ohne daß sie zur Annahme dieser Panzerung geführt haben.

Für die beiden verloren gegangenen Zerstörer „Blackwater“ und „Lee“ hat die Admiralität zwei auf einer Privatwerft gebaute Boote angekauft.

Der Verlust eines neuen Hardcastle-Torpedos in der Nordsee bei Schießübungen hat die Admiralität zu einem Zirkularschreiben an die coastguard-Stationen veranlaßt, die Schiffe beim Suchen zu unterstützen und das Findegeld von 5 £ auf 10 £ bei schneller Wiedererlangung zu erhöhen.

— Unterseeboote. „C 20“ lief am 30. November 1909 in Chatham vom Stapel. Von den „C“-Booten sind weiter nahezu fertig: „C 31“ und „C 32“ bei

Vickers; 4 Boote sind in Barrow, 2 in Chatham in Bau. Von der „D"-Klasse sind etwa ein Dutzend Boote im Bau, fertig ist erst ein Boot dieser Klasse.

Am 20. November 1909 fand auf einem der „A"-Boote in Portsmouth eine Explosion statt (2 Verletzte).

Das Torpedokanonenboot „Hazard" wird mit einem Kostenaufwand von 400000 *M* (einschl. Einbau von Wasserrohrkesseln) zum Depotschiff für Unterseeboote umgebaut.

In Dover wird eine Flottille Unterseeboote der neuesten „C"-Boote gebildet. Die für Dundee bestimmte Flottille hat ihre Reise dorthin bei schlechtem Wetter erfolgreich ausgeführt.

— Funkspruchwesen. Die Regierung des Commonwealth hat Angebote für Errichtung von Küsten-Funkentelegraphen-Stationen auf Albany Head und Thursday Island eingefordert.

— **Häfen und Werften.** Das in Portsmouth zu stationierende Schwimmdock ist bei Cammell, Laird & Co. in Bau gegeben; Länge 213,4 m, Breite 45,7 m, Tragfähigkeit 40000 Tonnen, größter Tiefgang des zu dockenden Schiffes 12,2 m; Bauzeit 14 Monate. Das für den Medway bestimmte Dock soll bei Swan, Hunter & Co. in Bau gegeben sein.

Außer diesen beiden Schwimmdocks sollen für das kommende Rechnungsjahr 2 weitere Docks für die Ostküste angefordert werden.

Nach Mitteilung Mr. McKennas im Unterhause betrug die Zahl der Arbeiter:

	Portsmouth	Devonport	Chatham
Mai 1905	10094	8895	8806
November 1905	8669	7243	7048
Mai 1909	10625	9019	8758
November 1909	10478	9446	8668

Der vom Commonwealth nach England zur Besichtigung der dortigen Trockendocks entsandte Mr. Davidson, Generalinspektor der öffentlichen Arbeiten in Victoria, macht den Vorschlag, in Melbourne ein Trockendock von 800 Fuß Länge, 110 Fuß Breite, 34 Fuß Tiefe für £ 400000 zu bauen.

— Luftschiffahrt. Das bei Vickers im Bau befindliche Luftschiff für die Admiralität wird nach „Globe" eine Tragfähigkeit von etwa 20 Tonnen haben.

— Flottenverein. Die Navy League beabsichtigt, an verschiedenen Hafenplätzen Briggs zu stationieren, auf denen Jungen aus den Armenvierteln der Großstädte für den Dienst in der Kriegs- oder Handelsmarine vorbereitet werden.



Vereinigte Staaten von Amerika. Das verflossene Jahr hat mit zwei wichtigen Entscheidungen abgeschlossen, die im wesentlichen auf die Initiative des jetzigen Marinesekretärs Meyer zurückzuführen sind. Die eine betrifft die militärisch-maritime Stellung der Union im Stillen Ozean, die andere die Reorganisation der Marineverwaltung. Nach langwierigen Untersuchungen unter Mitwirkung der Armeebehörden ist man zu dem vom Präsidenten genehmigten Entschlusse gekommen, Pearl-Harbour als den Hauptstützpunkt im Stillen Ozean anzunehmen und die Verteidigung der Philippinen in die zweite Linie zu stellen. Für diesen Entschluß wird einerseits geltend gemacht, daß eine lange Periode dauernden Friedens mit Japan in Aussicht stehe, die erhöhte Anstrengungen für die Behauptung der Philippinen un-

nötig mache, andrerseits die Schwierigkeit der Unterhaltung einer starken Besatzungsarmee auf dieser Inselgruppe. Wolle man die Inseln gegen jeden möglichen Angriff größeren Stils dauernd schützen, so erfordere das nicht nur ein sehr ausgedehntes System kostspieliger Befestigungsanlagen, sondern zu deren Sicherung und Bedienung auch eine sehr starke Truppenmacht. Die Unterhaltung dieser Macht sei jedoch nicht nur äußerst kostspielig, sondern auch insofern schwierig, als der Dienst auf den Philippinen auf die Truppen entnervend und demoralisierend wirke und daher eine häufige Ablösung notwendig mache, für welche Organisation und Bestände des stehenden Heeres nicht ausreichen. Überdies werde es auf die politische Entwicklung der eingeborenen Bevölkerung nur förderlich einwirken, wenn man ihr „the iron hand of military force" weniger zeige als bisher. Es soll daher die Absicht bestehen, in naher Zeit die Besatzung der Inselgruppe nicht unwesentlich zu vermindern und auch den fortifikatorischen Schutz auf das Notwendigste zu beschränken. Cavite soll als Marinestation aufgegeben und nur eine Reparaturwerft zu Olongapo eingerichtet werden, wo auch das große Schwimmdock verbleiben wird. Die Befestigungen werden auf die Bucht von Manila beschränkt, hier allerdings stark ausgebaut. Auf Corregidor sind die Werke nahezu fertig: sie sollen mit sechs 30,5 cm-, einem 25,4 cm-, vier 15 cm-, vier 7,6 cm-Geschützen und zwölf 30,5 cm-Mörsern bestückt werden. Von den anderen drei Inseln, die mit Corregidor die Bucht sperren, soll Carabao zwei 35,6 cm-Geschütze und acht 30,5 cm-Mörser, Cabello zwei 35,6 cm- und zwei 15 cm-Geschütze erhalten. Auf El Fraile soll ein 360 m langes und 30 m breites Betonwerk gebaut werden, das zwei 35,5 cm-Doppelstahltürme tragen wird. Die Einfahrten zwischen den Inseln werden durch ein ausgedehntes Minensystem gesperrt. — Aus diesen Plänen ist zu schließen, daß man die Bucht von Manila als Flottenstützpunkt nach Möglichkeit schützen, im übrigen aber auf eine unter allen Umständen gesicherte Behauptung der Philippinen verzichten will, weil man sie gegen einen Angriff großen Stils nicht halten zu können glaubt, andererseits aber von dem Hauptstützpunkt Pearl Harbour aus eine ausreichende Sicherung der Interessen in den ostasiatischen Gewässern erwartet. Demgegenüber wird jedoch von den verschiedensten Seiten, mit Unterstützung des Präsidenten Taft, die Herstellung eines Hauptwaffenplatzes an der atlantischen Küste zur Sicherung der Chesapeake-Bai durch Herstellung einer künstlichen Insel mit einem uneinnehmbaren Fort zwischen den beiden Kaps, die die Bucht einschließen, gefordert.

Die zweite wichtige Entscheidung bezieht sich auf die Reorganisation der Marineverwaltung, die schneller, als erwartet wurde, verfügt worden ist. Die Reorganisation, das Ergebnis der Beratungen des sogen. Swift-Board, betrifft sowohl die Organisation der obersten Behörde wie die gesamte Verwaltung, besonders diejenige der Werften. Sie ist mit Genehmigung des Präsidenten unter dem 18. November durch Verfügung des Marinesekretärs angeordnet worden und sollte bereits am 1. Dezember in ihren Anfängen ins Leben treten. Da die Besprechung dieser wichtigen Neuerung einen größeren Raum erfordert, so bleibt sie einem besonderen Aufsatze vorbehalten. Es seien daher hier nur die wesentlichsten Punkte erwähnt. Da man auf allgemeine Zustimmung nicht zu rechnen scheint, vielmehr abfällige Kritik sowohl aus der Marine selbst heraus wie auch besonders in einflußreichen Kreisen des Kongresses erwartet, so will man augenscheinlich eine gesetzliche Festlegung der neuen Organisation noch nicht verlangen, sondern glaubt sie zunächst nur versuchsweise (tentative) auf dem Verordnungswege einführen zu können. Es ist überdies durch besondere Verfügung des Präsidenten allen Offizieren und Beamten ausdrücklich verboten worden, nicht nur irgendwelche Stellungnahme zu äußern oder die Angelegenheit öffentlich zu erörtern, sondern auch Informationen an Mitglieder des Kongresses zu geben, ein bisher noch niemals beobachtetes Verfahren. Die neue

Organisation behält im Marinedepartement die gesetzlich festgelegte Bureaueinteilung und auch den General Board bei, vereinigt jedoch die Oberleitung der Geschäfte der verschiedenen Bureaus zu vier besonderen Abteilungen oder Gruppen (Divisions) unter je einem höheren Offizier, der die Dienstbezeichnung als „Aid“ erhält. Es sind dies:

a) die „Division of Operations of the Fleet“ (Admiralstabsabteilung),
b) die „Division of Personnel“ (Personalabteilung),
c) die „Division of Material“ (Technische Abteilung),
d) die „Division of Inspections“ (Inspektionsabteilung).

Der Admiralstabsabteilung (a) sind unterstellt die Nachrichtenabteilung (Office of Naval Intelligence), die Marinekriegsschule (Naval War College) und eine „Section“ für Bewegungen der Flotte; der Personalabteilung (b) das Bureau of Navigation, das Bureau of Medicine and Surgery, der Generalauditeur der Marine, die verschiedenen Ausschüsse (Boards) für Prüfungen und Ausscheiden des Personals und die Angelegenheiten der Marinemiliz; der Technischen Abteilung (c) die Bureaus of Equipment, of Ordnance, of Construction and Repair, of Steam Engineering und of Supplies and Accounts; der Inspektionsabteilung (d) die Boards für Schiffsbesichtigung und für Besichtigungen der Landstationen sowie alle für die Baubeaufsichtigung usw. kommandierten Offiziere und Beamten. Das Wesentliche an der Neuorganisation scheint zu sein, daß unter Beibehaltung der gesetzlichen Verantwortlichkeit des Marinesekretärs und der Bureauchefs auf der einen Seite dem Marinesekretär für die Beurteilung der einzelnen Fragen eine Anzahl älterer und besonders geeigneter Offiziere als Ratgeber (Aids) beigegeben, auf der anderen Seite aber die Tätigkeit der verschiedenen Bureaugruppen zu sachgemäßem Zusammenwirken vereinigt wird. Ob beide Zwecke auf dem eingeschlagenen Wege erreicht werden können, mag dahingestellt bleiben. Es wird jedenfalls mehr von dem Takte und dem guten Willen der Bureauchefs, denen unter Belassung der früheren Verantwortung doch zweifellos ein Teil ihres Wirkungskreises abgenommen wird, als von dem Inhalte der neuen Bestimmungen abhängen, wenn die schon bisher so oft beklagten Friktionen schwinden, umsomehr als schon in der Dienstbezeichnung der neuen Abteilungsvorstände ausgesprochen ist, daß ihnen eine selbständige Befehls- und Entscheidungsbefugnis nicht eingeräumt werden soll, daß diese vielmehr wie bisher lediglich bei dem Marinesekretär selbst liegt. — In ähnlicher Weise wird das Personal der Werften durch einen „Aid or Executive“ vermehrt, der ungefähr unserem „Assistenten des Oberwerftdirektors“ entspricht, jedoch in dem ganzen Geschäftsbetriebe der Werft als Stellvertreter des Oberwerftdirektors (Commandant) der Vorgesetzte aller Offiziere und Beamten der Werft sein soll.

Inzwischen ist auch der Jahresbericht des Marinesekretärs veröffentlicht worden. Auch hierüber wird ein besonderer Aufsatz folgen. Der Bericht erörtert in der Hauptsache die Reorganisation des Dienstes, beleuchtet das Verhältnis der Ausgaben für die Flotte zum Nationalvermögen in den letzten hundert Jahren, bespricht die Offizierfrage in der Marine im Vergleiche zu den Zuständen in anderen Flotten, stellt Sondervorschläge für eine Personalvermehrung in Aussicht und befürwortet die Schaffung einer Marinereserve und einer Marinemiliz auf moderner, den Bedürfnissen der Flotte entsprechender Grundlage. Er empfiehlt die Einrichtung einer Marinestation zu Guantanamo (Cuba) und die Einsetzung einer Inspektion des Torpedo- und Unterseebootswesens sowie die Schaffung einer Ingenieurschule bei der Marineakademie zu Annapolis. Im Sinne größtmöglicher Sparsamkeit beschränkt sich der Marinesekretär auf die Forderung von zwei neuen Linienschiffen und eines Werkstättenschiffes. Er weist darauf hin, daß in allen Flotten der Welt das „all-big-gun-battleship“ als der Haupttyp angesehen werde und daß mit den beiden

neugeforderten Schiffen die Flotte über ein Geschwader von 8 Linienschiffen fast gleichen und modernsten Typs verfügen würde. Das Werkstättenschiff habe sich nach den Erfahrungen der Linienschiffsreise als notwendig herausgestellt.

— Flottentätigkeit. Die Schiffe der Linienschiffsflotte haben, soweit sie mit den Instandsetzungsarbeiten fertig waren, zu Anfang Dezember mit den Einzelübungen des Winterhalbjahres begonnen. Das Linienschiff „Ohio" ist bereits aus dem Verbande ausgeschieden, um außer Dienst gestellt zu werden.

Das Lazarettschiff „Solace" ist der Atlantischen Flotte zugeteilt worden: der Kommandant ist wieder ein Marinearzt, die übrige Schiffsbesatzung Zivilpersonal.

Die Panzerkreuzer des 1. Geschwaders der Pazifischen Flotte besuchen treffenweise chinesische und japanische Häfen und werden sich Mitte Januar an der japanischen Küste wieder vereinigen.

Der Kreuzer „New Orleans" ist zum 3. Geschwader der Pazifischen Flotte beordert worden. Dorthin soll auch der Kreuzer „Albany" nach beendeten Instandsetzungsarbeiten folgen. Für diese beiden Schiffe werden die Kreuzer „Denver" und „Galveston" in der ersten Januarhälfte die Heimreise an die pazifische Küste antreten. Die Kreuzer „Chattanooga" und „Cleveland" werden bis zum Frühjahre in den ostasiatischen Gewässern verbleiben und dann gleichfalls heimkehren.

Anläßlich der Unruhen in Nicaragua ist an den Küsten dieses Staates unter dem Befehle des Kontreadmirals Kimball eine Streitmacht von 8 kleinen Kreuzern zusammengezogen worden; davon befinden sich auf der pazifischen Seite „Albany", „Princeton", „Vicksburg" und „Yorktown", auf der atlantischen Seite „Des Moines", „Tacoma", „Marietta" und „Prairie".

Es ist bestimmt worden, daß im nächsten Frühjahre an Stelle der bisher verwendeten alten Kreuzer und Monitors die Linienschiffe „Indiana", „Jowa" und „Massachusetts" zur Ausbildung der Fähnriche der Marineakademie in Dienst gestellt werden sollen.

Die neuen Unterseeboote „Narwhal", „Stingray", „Tarpon", „Bonita" und „Grayling" sind in Dienst gestellt worden. Nach beendeter Ausrüstung sollen diese Boote die 1. Unterseebootsflottille der Atlantischen Flotte bilden und die älteren Unterseeboote „Viper", „Cuttlefish", „Tarantula", „Octopus" und „Plunger" als Reserveflottille formiert werden.

— Personal. Kontreadmiral Hubbard ist an Stelle des Kontreadmirals Harber zum Chef des 3. Geschwaders der Pazifischen Flotte ernannt worden. Ferner wurde ernannt: Kontreadmiral Potter als „Aid for Personnel", Kontreadmiral Wainwright als „Aid for Operations", Kontreadmiral Swift als „Aid for Material" und Kontreadmiral Ward als „Aid for Inspection". Kontreadmiral Nicholson ist an Stelle des Kontreadmirals Potter Chef des Bureau of Navigation geworden.

— Schiffbau, Probefahrten usw. Das Linienschiff „South Carolina" ist von der Marineverwaltung übernommen worden.

Zu den im Dezemberheft 1909 (S. 1423) mitgeteilten Probefahrtsangaben der „North Dakota" und „Delaware" wird neuerdings mitgeteilt, daß die Höchstleistungen der Maschinen betragen hätten

für „North Dakota"	31 400	Pferdestärken,
„ „Delaware"	28 600	„ .

Der Kohlenverbrauch belief sich auf:

	„North Dakota":	„Delaware":	
bei der Volldampffahrt . . .	583	578	Tonnen in 24 Stunden
„ „ 19 Knoten-Probefahrt .	295	315	„ „ 24 „
„ „ 12 Knoten-Probefahrt .	105	111	„ „ 24 „

Da die „North Dakota“ bei der Volldampffahrt eine größere Geschwindigkeit erzielte, so würde hiernach dieses Schiff im Ganzen die ökonomischer arbeitende Maschinenanlage besitzen. Eine Bestätigung dieser Nachricht wird abzuwarten sein.

— Artillerie. Über das neue 14 zöllige (35,6 cm-) Geschütz, das im Laufe des letzten Monats fertiggestellt worden ist, wird gemeldet, daß seine Länge 17,78 m und sein Rohrgewicht 64 Tonnen beträgt. Das Geschoßgewicht beträgt 635 kg, die Granatfüllung 85 kg Brisanzladung. Für die Erprobung dieses Geschützes wird auf dem Schießstand von Sandy Hook eine besondere Scheibe gebaut. Diese Scheibe soll aus Beton mit Stahlverstärkung hergestellt werden und einen Teil des Unterbaues für die beiden 35,6 cm-Türme auf der Insel El Fraile der Manila-Bucht darstellen. Während das erwähnte Geschütz lediglich für Versuchszwecke hergestellt ist, beabsichtigt man, acht weitere Geschütze dieses Kalibers einstweilen anfertigen zu lassen, von denen vier auf El Fraile, zwei auf Caballo und weitere zwei im Fort Ruger zu Pearl Harbour aufgestellt werden sollen.

— Verschiedenes. Es wird beabsichtigt, im neuen Kongreß die frühere Forderung zur Herstellung von zwei großen Schwimmdocks, je eines für jede Küste, wieder einzubringen.

Nach einem Berichte des „Commissioner of Navigation“ ist im letzten Jahre der Gesamttonnengehalt der amerikanischen Handelsflotte zwar größer als derjenige irgend einer fremden Flagge mit Ausnahme der britischen, der Tonnengehalt für den Außenhandel hat mit 887 505 Tonnen jedoch 53 000 Tonnen weniger betragen als im Vorjahre, wobei noch zahlreiche Schiffe dauernd still lagen. Die Vereinigten Staaten zahlten für die Postbeförderung über See 1 457 225 $ an amerikanische Schiffe und 1 228 032 $ an fremde Dampfer.

Nach dem Jahresberichte des Chefingenieurs des Panamakanals werden die Gesamtkosten des Kanals einschließlich der Ausgaben für die Sanierung des Kanalgebietes und der Zivilverwaltung sich auf 375,2 Millionen Dollars belaufen: davon kommen auf die Bauausführung allein 297,77 Millionen Dollars. Der ursprüngliche Kostenanschlag rechnete nur mit 144,2 Millionen Dollars, wobei allerdings erheblich geringere Abmessungen zugrunde gelegt waren. Die Verbreiterung und Vertiefung des Kanals nach den neuen Vorschriften erfordert eine Vermehrung der Arbeiten um rund 50 Prozent, dazu kommen fortgesetzte Erdrutsche, mit denen man nicht gerechnet hatte. Die Ausgrabungsarbeiten sind zu zwei Dritteln beendet, so daß man mit der Fertigstellung des Kanals noch vor 1915 bestimmt rechnet.

⚜

Frankreich. Die Ankündigung des Marineministers, er werde Anfang Januar 1910 der Kammer ein Flottenprogramm vorlegen und einen Kredit von 5 Mill. Francs für die Inbaugabe von 2 Linienschiffen auf den Staatswerften zu Brest und Lorient noch für den Etat 1910 fordern, hat das öffentliche Interesse der Flottenfrage in erhöhtem Maße zugewandt. Dabei bricht sich die Überzeugung immer mehr Bahn, daß es einer außerordentlichen finanziellen Anstrengung bedürfen wird, um den Schiffsbestand der französischen Marine wieder auf die Höhe zu bringen, die der Stellung Frankreichs unter den Großmächten entsprechen würde. Im allgemeinen scheint man geneigt, dem Marineminister bei der geplanten Ausführung des Wiederaufbaus einer erstklassigen Flotte weitgehende Unterstützung zu teil werden zu lassen, zumal da er sich durch seine bisherige erfolgreiche Tätigkeit bereits das Vertrauen der Volksvertretung erworben hat. Allerdings fehlt es auch nicht an Stimmen, die —

wie M. Ch. Bos in der »Vie Maritime« — darauf hinweisen, daß es nach den Unterlassungssünden des letzten Jahrzehntes kaum möglich sein wird, in absehbarer Zeit wieder in die erste Reihe der Seemächte einzurücken; denn es würden bis zum Jahre 1917 26 Linienschiffe, d. h. mehr als 3 jährlich, auf Stapel gelegt werden müssen, um den vom Obersten Marinerat im Sommer 1909 als erforderlich bezeichneten Bestand von 45 Linienschiffen bis 1920 zu erreichen. Daß die Kammer sich zur Bewilligung der hierfür notwendigen Mittel entschließen werde, bezweifelt M. Bos, da die Abgeordneten vielfach in erster Linie auf ihre Wiederwahl und auf die Erhaltung des Wohlwollens ihrer Wähler bedacht seien.

Demgegenüber scheint der Bericht M. Michels über den Marineetat 1910 darauf hinzudeuten, daß die Kammer doch gewillt ist, die für den beschleunigten Ausbau der Flotte erforderlichen Mittel zur Verfügung zu stellen. Der Bericht, der sich durch die Entschlossenheit des Tones auszeichnet und zur Politik der Tat drängt, ist wesentlich kürzer als die früheren Kommissionsberichte. Mit Rücksicht auf die eingehende Kritik der Zustände in der Marine durch die parlamentarische Untersuchungskommission beschränkt sich M. Michel auf eine Besprechung der militärischen und Verwaltungsreformen des neuen Regime, der Neubauten und der Artillerie sowie auf die Prüfung der einzelnen Kapitel des Etats. Es seien an dieser Stelle nur einige wenige Punkte des Berichts erwähnt, da voraussichtlich später in Verbindung mit der Besprechung der Etatsverhandlungen in Senat und Deputiertenkammer auf Einzelheiten näher einzugehen sein wird:

Die Budgetkommission hat die Forderungen des Marineministers mit nur unwesentlichen Abstrichen genehmigt, um dem Admiral de Lapeyrère und seinem Unterstaatssekretär ihr Vertrauen auszudrücken. Den Abstrichen von insgesamt 329 385 Francs stehen Zusätze von 200 000 Francs für den Ausbau der staatlichen Panzerplattenfabrik zu Guérigny und von 80 000 Francs für die Verwaltung der Inscription maritime gegenüber. Auch die Erhöhung der Forderungen für Artillerie — gegen das Vorjahr um 17 799 925 Francs — wurde bewilligt, obgleich die Kommission der Überzeugung war, daß die Gesamtsumme 1910 nicht werde verausgabt werden können. Der Berichterstatter hebt die Klarheit und Aufrichtigkeit hervor, mit der das Budget für 1910 im Gegensatz zu denen früherer Jahre aufgestellt sei. Bei Besprechung der Reformen des letzten Halbjahres bedauert M. Michel, daß bei der Ausrangierung der veralteten Schiffe nicht noch energischer vorgegangen sei — es könnten insgesamt 25 Millionen Francs an Unterhaltungskosten gespart werden —; er hält die Schaffung der Stellungen eines Generalinspekteurs der Schulen und des Materials für nicht unbedingt notwendig, die Herabsetzung der Bordkommandodauer der Kapitäne zur See für bedenklich und die Schwächung der Mittelmeerstreitkräfte durch Entsendung eines Geschwaders nach dem Norden im Hinblick auf das unzweifelhafte Weiterbestehen des Dreibundes für gefährlich. Seiner Forderung der Schaffung einer Direktion des Gesundheitsdienstes hat der Minister bereits Folge gegeben. Um den Staatswerften zu Brest und Lorient hinreichende Beschäftigung zu sichern, befürwortet der Berichterstatter, in Brest je ein Linienschiff im März und im letzten Drittel 1910, in Lorient je eins 1910 und 1911 auf Stapel zu legen — ein Vorschlag, der in »Le Temps« (7. Dezember 1909) mit Rücksicht auf die Notwendigkeit einer schnellen Vergrößerung der Flotte und auf die dieser entgegenstehenden langen Bauzeiten der Staatswerften bekämpft wird. — Gegen den Beschluß des Ministers, von den 1907, 1908 und 1909 bewilligten 21 Unterseebooten nur 2 („Q 90“ und „Q 91“) auf Stapel zu legen, protestiert M. Michel, ein Anhänger der jungen Schule, energisch, da Frankreich auf diese Weise seinen Vorsprung im Unterseebootsbau einbüße. Nach Abzug der 7 ausrangierten („Gymnote“, „Gustave-Zédé“, „Narval“, „Y“, „Z“, „Morse“, „Lutin“) und 25 veralteter Boote („Français“, „Algérien“,

„Gnome“, „Korrigan“, „Follet“ sowie 20 Typ „Najade“) seien nur 30 Unterseeboote fertig, 24 auf Stapel und 2 projektiert. Der Berichterstatter fordert deshalb die baldige Inbaugabe von Tauchbooten auf den Werften zu Cherbourg, Rochefort und Toulon sowie die Vergebung einzelner Boote an die Privatindustrie, die sich erboten habe, Unterseeboote in viel kürzerer Zeit als die Staatswerften zu liefern. — Schließlich befürwortet M. Michel die Gleichstellung der Marineoffiziere im Gehalt mit den Landoffizieren; er erklärt die Herabsetzung des Personals um 1000 Köpfe und damit eine Ersparnis von 1 Million Francs für möglich und spricht sich gegen die Schaffung einer Marine-Intendantur aus, da ihre Tätigkeit in vielen Punkten sich mit derjenigen der schon bestehenden Kontrollbehörde decken würde.

— Organisation. Die Kommission, die mit der Ausarbeitung eines Entwurfs zur Reorganisation des Verwaltungspersonals der Marine beauftragt war, hat ihre Arbeiten beendet; der Entwurf gelangt in Kürze zur Vorlage beim Ministerrat.

Das »Journal officiel« vom 19. Dezember 1909 bringt den Erlaß des Marineministers über die Neuorganisation der französischen Marineverwaltung. Grundzug bildet eine Dreiteilung der Geschäfte: 1. Direction; 2. ihr unterstellt Exécution et gestion administrative ou contable; 3. Contrôle. Die Ressorteinteilung von 1. und 2. ist nach Möglichkeit die gleiche, so daß einem Zentralressort im Ministerium ein Ressort in der untergeordneten Behörde entspricht. Dabei ist der Geschäftsbereich und die Verantwortlichkeit des Préfet maritime erweitert.

Der Minister hat dem Obersten Marinerat einen Gesetzentwurf betreffend die Stellung der adjutants principaux, der pilotes-majors und der chefs de musique vorgelegt; für die beiden erstgenannten Kategorien wird die Bezeichnung officiers des équipages de la flotte eingeführt.

Die Taktik-Kommission ist Ende November 1909 neu besetzt worden. Außer dem Präsidenten, Vizeadmiral Caillard, gehören ihr Vizeadmiral Germinet, die Kontreadmirale le Pord und de Montferrand, 1 Kapitän zur See, 2 Fregattenkapitäne sowie 2 Oberleutnants als Schriftführer an. Die Arbeiten sollen so gefördert werden, daß ihr Ergebnis während der großen Manöver im Frühjahr (vgl. S. 124) praktisch erprobt und der daraufhin verbesserte Entwurf noch 1910 abgeschlossen werden kann.

Der Unterstaatssekretär der Marine hat in einem Rundschreiben Anweisungen für ein erfolgreicheres Arbeiten der Kontrollbehörde erteilt. Fortlassung aller überflüssigen Schreibarbeit, dafür enge Fühlungnahme mit den zu kontrollierenden Dienststellen, Angabe positiver Vorschläge anstatt nur negativer Kritik sind die Richtlinien, die M. Chéron den Beamten des Kontrolldienstes vorzeichnet.

Im Marineministerium wird eine Direktion des Gesundheitsdienstes geschaffen; sie wird die Verwaltung des Materials und des Personals umfassen.

— Flottentätigkeit. I. Geschwader. Die 2. Division ging nach Abhaltung gemeinsamer Übungen mit der 1. Division vor Toulon und Ajaccio am 19. November nach Biserta zur kurzen Instandsetzung, die Mitte Dezember beendet war, worauf die Rückkehr nach Toulon erfolgte.

Die 1. Panzerkreuzerdivision lief im November Suda, Beirut, Tripoli, Alexandrette, Mersina, Marmarice an; im Dezember sollte Samos, Smyrna, Mitylene, Lemnos, Chios, Kavala, Saloniki, Syra und Antivari besucht werden. „Jules Michelet“ kehrte von Kreta nach Toulon zurück und nahm an der „Iéna“-Beschießung teil.

II. Geschwader. Die 1. Division verließ am 25. November Biserta nach beendeter kurzer Überholung und traf nach Anlaufen verschiedener Häfen am

11. Dezember in Algier ein, wo sich nach Beendigung der großen Instandsetzung in Toulon Mitte Dezember auch die 2. Division einfand, um mit der 1. vereint am 20. nach Oran zu gehen. Nach Abhaltung gemeinsamer Exerzitien und Schießübungen bei Quibéron im März soll die 1. Division zur großen, die 2. Division und die 2. Panzerkreuzerdivision zur kurzen Überholung nach Brest gehen.

Die 2. Panzerkreuzerdivision hat im November Las Palmas und Dakar angelaufen und ist am 2. Dezember in Rio de Janeiro, am 12. in Montevideo eingetroffen. „Gueydon" und „Dupetit Thouars" haben dort geleichtert, um nach Buenos Ayres hinaufgehen zu können.

In der Marokko-Division soll der geschützte Kreuzer „Forbin" an Stelle von „Cosmao" treten.

In die Schiffsjungenschuldivision soll Transportschiff „Mytho" nach entsprechendem Umbau eintreten.

Die Kanonenboote „Phlégéton", „Fusée" und „Mitraille" haben in Biserta außer Dienst gestellt.

1910 wird „Lavoisier" den Fischereischutz bei Island übernehmen.

In Tschunking am oberen Yangtse ist das Flußkanonenboot „Olry" abgerüstet, nachdem das neue Boot „Doudard de Lagrée" an seine Stelle getreten ist.

Panzerkreuzer „Montcalm" ist in Brest als Flaggschiff der ostasiatischen Division in Dienst gestellt; er tritt die Ausreise im Januar nach Rückkehr von „d'Entrecasteaux" an, der Ende Dezember in Toulon erwartet wurde. 1910 wird geschützter Kreuzer „Alger" in Ostasien durch Panzerkreuzer „Dupleix" ersetzt. 1911 sollen Panzerkreuzer „Kléber" und „Desaix" ihm nach Ostasien folgen. „Montcalm" wird dann Ersatzschiff für die ostasiatische Division in Saigon; „Amiral Charner", der Anfang 1910 hinausgehen soll, kehrt 1911 zurück.

— Flottenmanöver. Für die Zeit vom 15. Mai bis Ende Juni 1910 sind Manöver der vereinigten Geschwader im Atlantik geplant. Die Leitung wird Vizeadmiral Caillard übertragen, der sich auf dem geschützten Kreuzer „Châteaurenault" mit seinem Stabe — 1 Kapitän zur See, 1 Oberleutnant und 1 Adjutant — einschiffen wird. Das I. Geschwader begibt sich dazu Anfang Mai nach dem Atlantik.

— Artilleristisches. Ausbildung der Artilleriespezialisten. Infolge der ständigen Abnahme der Qualität der Gruppenführer (chefs de section) ist durch Erlaß vom 19. Juli 1909 gestattet, Geschützführer zum Gruppenführer-Kursus zu schicken, die 2 Jahre an Bord in Dienst befindlicher Schiffe gefahren sind; ein weiterer Erlaß, vom 27. Oktober 1909, bestimmt, daß die Gruppenführer sofort nach Bestehen des Examens am Schluß des Kursus zu quartiers-maîtres befördert werden; sorgfältigste Auswahl der zu Gruppenführern designierten Geschützführer wird den Kommandanten zur Pflicht gemacht.

Die „Iéna"-Beschießung, die am 30. November 1909 ihr vorläufiges Ende fand, ist in einem besonderen Aufsatz behandelt (Siehe S. 26). Das Zielschiff ist infolge schlechten Wetters auf 10 m Wasser gesunken. Die Hebung ist in die Wege geleitet.

— Schiffbau. Die Kasematten der neuen Linienschiffe sollen nach dem Bericht des M. Michel zum Marineetat 1910 eine Panzerung von 180 mm, nach anderen, neueren Nachrichten auf Grund des „Iéna"-Schießversuches eine solche von 220 mm erhalten. Die Geschwindigkeit soll 21 kn bei 30000 Pferdestärken betragen. (Vgl. Dezemberheft 1909, S. 1426.)

— Baukosten. In einem Artikel in »Le Temps« wird verlangt, daß im Marineetat die eigentlichen Baukosten der Schiffe (frais directs de construction)

von den Indiensthaltungskosten (frais d'utilisation, z. B. Kosten der ersten Materialausrüstung sowie der Munition), die man bisher unrichtigerweise zu den Baukosten gerechnet habe, getrennt werden. Die Baukosten erscheinen infolge des bisherigen Verfahrens viel höher als z. B. die der englischen Schiffe.

— Ausrangierung. Die Küstenpanzer „Indomptable“, „Caïman“ und „Jemmappes“ werden abgerüstet und in Rochefort als Hulks aufgebraucht; über „Valmy“, die wie ihre Schwesterschiffe nicht mehr in Dienst stellen wird, ist noch keine Bestimmung getroffen. Das alte Linienschiff „Hoche“ (1886/00) wird ebenfalls völlig abgerüstet. Auch der geschützte Kreuzer „d'Assas“ (vom Stapel 1896), der bisher als Minenschiff vorgesehen war, sowie „Catinat“ (vom Stapel 1896) und der Torpedojäger „Mangini“ (1893) sollen ausrangiert werden.

Die schon früher aus der Liste gestrichenen Kreuzer „Tage“ und „Sfax“ sind am 21. Dezember 1909 zum Verkauf gestellt.

— Torpedofahrzeuge. Die Einrichtung der Torpedojäger zum Minenlegen (vgl. Novemberheft 1909, S. 1263 und Dezemberheft 1909, S. 1426) wird noch durch eine Vorrichtung vervollkommnet, die die an der Transportschiene hängende Mine bei Seegang festhält, ferner durch eine Sicherheitseinrichtung, die im Falle des Minenlegens bei Seegang das Herüberbringen der Mine von einer Seite zur andern gestattet.

Torpedojäger „Voltigeur“ (vgl. Novemberheft 1909, S. 1263) hat bei einer forcierten Fahrt 31,65 kn erreicht.

Vom Stapel lief am 30. November Torpedojäger „Lansquenet“ (Programm 1907) in Bordeaux. 5 vor kurzem in Bau gegebene Torpedojäger (Etat 1909, „M 73“ bis „M 77“) erhalten folgende Namen: „Commandant Bory“, „Commandant Rivière“, „Capitaine Mehl“, „Dehorter“ und „Francis Garnier“. Danach scheinen für 1909 nur 5 statt 7 Torpedojäger auf Stapel gelegt zu werden.

— Unterseeboote. Nach den Angaben des Berichterstatters zum Marineetat sollen von den 10 Unterseebooten des Programms 07 nur 2 („Q 90“ und „Q 91“), von den 5 Booten des Programms 08 und den 6 Booten des Programms 09 keins gebaut werden, da die Staatswerften noch heute die Boote des Etats 1905 nicht haben fertigstellen können. — Der Unterseebootskonstrukteur Laubeuf spricht sich gegen das anscheinend geplante große Deplacement der beiden 1907-Boote (900 Tonnen ausgetaucht, 1250 bis 1300 Tonnen unter Wasser, 20 kn über, 12 kn unter Wasser) aus. Er selbst hat dem Ministerium folgendes Projekt vorgelegt: 16 kn über, 8 kn unter Wasser, 8 Torpedorohre; Aktionsradius: 2500 sm mit 12 kn über, 81 sm mit 4,5 kn unter Wasser.

Eine neue Verteilung der Unterseeboote nach rein strategischen Gesichtspunkten ist vom Minister verfügt. Es werden stationiert:

in Calais eine Gruppe von 3 Offensivbooten,
in Cherbourg zwei Gruppen zu je 3 Offensivbooten ⎫
in Brest eine Gruppe von 3 Offensivbooten, ⎬ je eine Gruppe von 5 Verteidigungsbooten,*)
in La Pallice ⎭
in Toulon eine Gruppe von 4 Offensivbooten,
in Biserta " " " 3 "
in Oran " " " 3 "

Die übrigen Boote treten in Probefahrts- oder Reserveverhältnis. Als Offensivboote gelten die Tauchboote des „Pluviôse“-Typs und die neueren Unterwasserboote („Emeraude“-Typ), als Verteidigungsboote die älteren Unterwasserboote. Bei

*) In La Pallice und Toulon zu je 70 Tonnen.



den Verteidigungsgruppen gilt ein Boot als Ersatzboot. Durch die Neuverteilung sind neu geschaffen die Unterseebootstationen zu Brest und Oran.

Für die Tauchboote „Frimaire", „Nivôse" und „Brumaire" kommt ein neues System umsteuerbarer Petrolmotoren zur Verwendung.

Tauchboot „Thermidor" hat bei einer sechsstündigen Fahrt 13,8 kn statt der kontraktlichen 12 kn erreicht; man hofft, durch eine Abänderung der Schrauben die Geschwindigkeit auf 14 kn zu steigern. Die einzelnen Versuche ergaben: Schraubendurchmesser 1,5 m, Dampfmaschine und elektrischer Motor zusammen 404,565 Umdrehungen, 13,356 kn, Dampfmaschine allein 391,937 Umdrehungen, 13,081 kn; Schraubendurchmesser 1,42 m, Dampfmaschine allein 395,31 Umdrehungen, 12,812 kn. — „Thermidor" hat schwenkbare Torpedorohre.

Tauchboot „Archimède" (577/810 Tonnen) hat bei einer sechsstündigen Fahrt über Wasser im Mittel 13,4 kn erzielt.

Von den Hochseetauchbooten sind „Archimède" und „Amiral Bourgois" in ihrer Form ähnlich den Laubeuf-Booten des „Pluviôse"-Typs gehalten, sie haben einen Auftrieb von etwa 30 Prozent des Gesamtdeplacements. „Mariotte" lehnt sich mehr an die Maugas-Boote des „Emeraude"-Typs an, der Auftrieb beträgt 15 Prozent gegen 8 Prozent der „Emeraude".

In Cherbourg wird durch Hebeversuche mit dem ausrangierten Unterseeboot „Narval" die Haltbarkeit der neuerdings an allen Booten angebrachten Hebeschäkel erprobt werden, zunächst auf 15 m, dann auf 25 bis 30 m Tiefe.

Beim Manöverkopfschießen der Dunkerque-Flottille gegen „Bouvines", bei dem gute Treffresultate erzielt wurden, gingen drei Torpedos verloren; einer erlitt eine Kesselexplosion unter dem Kiel des Zielschiffes, das jedoch nicht wesentlich beschädigt wurde.

— Torpedowesen. Im »Moniteur de la Flotte« wird die Frage gestellt, ob die Unterwasser-Torpedorohre jemals zu etwas anderem gedient hätten, als die Eindockung des Schiffes zu einer Reparatur an ihnen zu veranlassen, und ob das Schießen mit Breitseitrohren in Fahrt schon so weit entwickelt sei, um den Einbau eines so schweren und so viele Unzuträglichkeiten verursachenden Apparates zu rechtfertigen.

— Unfall. Vor Algier stieß beim Manöverkopfschießen der Flottille von Oran gegen „Henri IV" während des Fahrens mit abgeblendeten Lichtern der Torpedojäger „Dard" mit dem Zielschiff zusammen; ersterer wurde am Bug stark beschädigt.

— Werften. In Toulon sollen fünf Kohlenübernahmestellen von je 150 m Länge mit 100 m Zwischenraum im Werte von 3,6 Mill. ℳ gebaut werden.

In Brest soll die Helling, auf der die „Danton" gebaut wurde, für die Stapellegung der 23 000 Tonnen-Schiffe von 30 auf 34,8 m verbreitert werden.

— Fachliteratur. Nach »Moniteur de la Flotte« (20. 11. 09) sind durch eine Kommission unter dem Vorsitz des Admiral Germinet die Bestimmungen über die Eintrittsprüfung zur Marineschule („Borda") einer Revision unterzogen. Das Ausbildungsjahr auf der „Borda", das bisher mit rein wissenschaftlichem Unterricht ausgefüllt war, so daß der fachwissenschaftliche Unterricht immer mehr auf das ursprünglich für die praktische Ausbildung bestimmte Jahr auf dem „Duguay-Trouin" verlegt werden mußte, ist in Zukunft ganz für die fachwissenschaftliche Ausbildung zu verwenden. Die rein wissenschaftliche Vorbildung ist bereits in der Eintrittsprüfung nachzuweisen, in der die mathematischen Kenntnisse der Gymnasien, Geschichte von 1815 an und auch Latein Prüfungsgegenstände bilden. »Moniteur« befür-

wortet, daß von den Anwärtern das Abiturientenexamen verlangt werde; schon jetzt werde ihre Mehrzahl durch Abiturienten gebildet; dann könne auch die Prüfung im Lateinischen fortfallen.



Japan. Allgemeines. Während die europäische Presse durch alarmierende Artikel der russischen Zeitungen veranlaßt wurde, die Möglichkeit eines neuen Krieges zwischen Japan und Rußland zu erwägen, blieb der aus gleichem Anlaß hervorgetretene viel schärfere Gegensatz Japans zu den Vereinigten Staaten fast unbemerkt. Sollten Umstände, wie z. B. der russischerseits geplante Verkauf der ostchinesischen Eisenbahn an ein amerikanisches Syndikat von Japan wirklich als Bedrohung seiner Sonderstellung in der Mandschurei betrachtet und bekämpft werden, so würde es sich der Koalition zweier so starker Gegner gegenübersehen, wie Rußland zu Lande und die Vereinigten Staaten zur See es sind. Wir mögen daher nicht glauben, daß Japan um Dinge, die eine so schwierige Situation heraufbeschwören würden, z. Zt. mehr als ein diplomatisches Gefecht auf sich nehmen wird, obgleich die Presse des Landes für den Kampf um die Seeherrschaft im Pacifik, um die es sich eingestandenermaßen letzten Endes handelt, nicht nur die Unterstützung der englischen Flotte, sondern sogar die der noch gar nicht vorhandenen kanadischen für sich in Anspruch nimmt.

Das Bewußtsein von der außerordentlichen Bedeutung, die bei den ungeklärten Verhältnissen Ostasiens das Bündnis mit England für Japan besitzt, kam besonders lebhaft zutage in der geradezu königlichen Aufnahme, die dem an den Herbstmanövern teilnehmenden Lord Kitchener von allen Kreisen der Bevölkerung bereitet wurde.

— Personal. Der Kronprinz wurde am Geburtstage des Kaisers zum Vizeadmiral ernannt.

Admiral Graf Togo hat seinen bereits mehrfach angekündigten Rücktritt vom Oberkommando vollzogen; er ist gleichzeitig zum Mitgliede des „Rates für militärische Angelegenheiten“ ernannt. Sein Nachfolger wurde, wie erwartet, Vizeadmiral Baron Ijuin, der bisherige Chef des I. Geschwaders. Ijuin, der bekanntlich auch die im Sommer 1907 in Kiel anwesenden Schiffe führte, ist jetzt 57 Jahre alt; er ist 1882 Oberleutnant, 1897 Kapitän zur See, 1899 Kontreadmiral und 1903 Vizeadmiral geworden. Im japanisch-russischen Kriege hatte er, als Vizechef des Oberkommandos im Großen Hauptquartier weilend, einen wesentlichen Anteil an allen Maßnahmen der Seekriegführung. Über seine Führereigenschaften besteht in der japanischen Marine nur ein Urteil, das unbedingter Anerkennung.

Ein anderer wichtiger Wechsel hat sich im Marineministerium vollzogen, indem unter Beförderung zum Kontreadmiral Kapitän z. S. Takarabe, bisher Chef des Stabes beim I. Geschwader, für den Vizeadmiral Kato zum Vizeminister ernannt worden ist. Kontreadmiral Takarabe hat mit dieser Beförderung etwa 20 Vorderleute übersprungen; er ist jetzt 42 Jahre alt und gilt als einer der energischsten und selbstbewußtesten Offiziere der japanischen Marine.

Außerdem haben größere Änderungen auch unter den übrigen Admiralsstellen stattgefunden, deren bemerkenswerteste hier folgen:

Vizeadmiral Baron Kamimura zum Chef des I. Geschwaders ernannt,
" " Dewa " " der Marinestation Sasebo ernannt,
" " Uriu " " " " Yokosuka ernannt,
" Shimamura " " des II. Geschwaders ernannt,

Vizeadmiral Kato zum Chef der Marinestation Kure ernannt,
" Yamada " " " " Takeshiki ernannt,
" Baron Mizu " Mitglied des Admiralsrates ernannt.

Die Schlußfeier an der Marineschule in Etajima und gleichzeitige Ernennung der 178 Kadetten zu Fähnrichen fand am 19. November statt. Unter den Fähnrichen befindet sich Prinz Kitashirakawa. Als Vertreter des Kaisers war außer dem Marineminister, Admiral Togo und anderen Prinz Fushimi zugegen, der den drei besten Kadetten als kaiserliches Geschenk Doppelgläser übergab. Nach der Feier fand sofort die Einschiffung von je 89 Fähnrichen auf „Aso“ und „Soya“ statt.

Der Kronprinz nahm in Vertretung des Kaisers an der Schlußprüfung der Torpedo- und Artillerieschule in Yokosuka teil.

Acht junge Chinesen, die 2 Jahre lang die Handelsschiffsschule in Tokyo besucht hatten, sind am 1. November 1909 zu ihrer Weiterbildung auf Ansuchen der chinesischen Regierung, die die Kosten trägt, der Marine überwiesen worden. Sie machen zunächst einen je 6 monatigen Kursus auf der Artillerie- und Torpedoschule durch und werden dann weitere 6 Monate lang zur praktischen Ausbildung auf ein Schulschiff kommandiert werden.

— Etat, Organisatorisches usw. Die Einzelheiten des neuen Etats sind noch immer nicht bekannt. Für Schiffsbauten sollen im ordentlichen Etat etwa 2, im außerordentlichen 7 Millionen Yen und für Kühlvorrichtungen der Munitionskammern $1^1/_2$ Millionen Yen gefordert sein.

Andererseits erscheint es immer sicherer, daß den neuen Reichstag auch ein neues Flottenausbaugesetz, das vierte, beschäftigen wird. Die Ursache hierfür scheint nicht so sehr in dem Wunsche einer erneuten, besonderen Verstärkung der Flotte zu liegen, als in dem Umstande, daß die 1903 für den Bau einer bestimmten Anzahl Schiffe bewilligten Gelder nicht ausreichen, um bei der inzwischen durch Steigerung des Deplacements, des Geschützkalibers usw. eingetretenen Verteuerung des einzelnen Schiffes die beabsichtigte Zahl fertigzustellen. Es zwingen also im Grunde die gleichen Verhältnisse zum neuen Gesetz, die unser letztes Flottengesetz notwendig gemacht haben. In den bezüglichen Presseerörterungen finden sich folgende Angaben. Aus den bisher bewilligten Mitteln, nämlich dem dritten Flottenausbaugesetz, dem Fonds für Schiffsergänzungsbauten und dem Fonds für außerordentliche Instandhaltungsarbeiten, sind bisher gebaut worden:

	Name:	Typ:
Drittes Flottenausbaugesetz:	„Katori“,	Linienschiff.
	„Kashima“,	"
	„Ibuki“,	Panzerkreuzer.
Fonds für Schiffsergänzungsbauten:	„Aki“	Linienschiff.
	„Satsuma“,	"
	„Tsukuba“,	Panzerkreuzer.
	„Ikoma“,	"
	„Kurama“,	"
	„Tone“	geschützter Kreuzer.
	„Yodo“,	Nachrichtenschiff.
	„Mogami“,	"
Fonds für außerordentliche Instandsetzungen:	„Kawachi“,	Linienschiff.
	„Settsu“,	"

zusammen 13 Schiffe von etwa 170 300 Tonnen; außerdem sind aus dem Schiffsergänzungsfonds 29 Zerstörer gebaut worden.

Es bleiben aber noch zu bauen:

aus dem dritten Flottenausbaugesetz: 1 Linienschiff,
2 Panzerkreuzer,
2 Kreuzer 2. Klasse,

aus dem Schiffsergänzungsfonds: 1 Panzerkreuzer,
2 Kreuzer 2. Klasse,
mehrere Zerstörer und Unterseeboote.

Hierbei war für die acht großen Schiffe ursprünglich nur ein Gesamtdeplacement von etwa 68 000 Tonnen vorgesehen gewesen, wie es jetzt wohl bereits von den Panzerkreuzern allein erreicht werden wird.

— Schwimmende Streitkräfte. Das I. Geschwader war nach Erledigung der Schießübungen in der Chinkaiwan-Bucht und der Manöver mit den Kriegshäfen Sasebo und Takeshiki im November 1909 zu verschiedenen Aufgaben verteilt.

Bei den Reserveschiffen sind „Sagami" und der Zerstörer „Shikinami" in Yokosuka, „Okinoshima" in Sasebo und „Minoshima" in Maizuru in die 1. Reserve getreten.

„Okinoshima" soll zum II. Geschwader treten. Der nun beendete Umbau hat das Schiff in Schiffskörper und Armierung erheblich geändert.

„Chihaya" ist in Maizuru in die 2. Reserve getreten; desgleichen „Hiyei" nach Rückkehr vom Vermessungsdienst, für den das Schiff nach Ausführung kleiner Reparaturen im nächsten Frühjahr wieder bereit sein soll.

Auch die nicht in Dienst gestellten Schiffe der 2. und 3. Reserve sollen fortan morgens und abends die Flagge heißen und sie mit dem üblichen Zeremoniell begrüßen.

Der Kreuzer „Izumo" ist Ende November 1909 von den Feierlichkeiten in San Francisco nach Besuch noch einiger anderer Küstenplätze über Hawaii nach Yokosuka zurückgekehrt.

— Kriegshäfen, Küstenschutz. Der Kriegshafen Ryojun ist mit dem 1. Dezember 1909 als solcher aufgegeben und vom gleichen Zeitpunkt ab sämtlichen Schiffen auch zur Nachtzeit geöffnet worden. Die früher gehegte Absicht, in Ryojun neben dem Torpedobootsdock ein großes Dock anzulegen, dürfte hiermit aufgegeben sein.

Der Umfang des an der Kwanto-Küste geübten Schmuggels und Seeraubs wird veranschaulicht durch die Nachricht, daß es zwei Torpedobooten des Wachdienstes gelang, in unmittelbarer Nähe von Ryojun ein Seeräuberschiff zu nehmen, nachdem von ihm aus bereits mehrere Hafenpolizisten erschossen worden waren.

— Schiffbauten, Werften, technische Versuche. Die Probefahrten der „Satsuma" sind in Yokosuka mit vollem Erfolge zu Ende geführt. Die erzielte Höchstgeschwindigkeit ist noch nicht bekannt. Der Marineminister sandte der Werft Yokosuka ein Glückwunschtelegramm.

Bei „Kawachi", dessen Stapellauf, wie schon gemeldet, im Oktober 1910 stattfinden soll, wird man versuchen, das Schiff mit bereits eingebauter Maschinenanlage ablaufen zu lassen.

In Kure ist die Armierung der „Ibuki" fertiggestellt und das Schiff nach erfolgreicher Probefahrt abgenommen und in die zweite Reserve übergeführt worden. — „Tsukuba", die seit ihrem Ausscheiden aus dem I. Geschwader im Sommer in Reparatur ist, wobei speziell Leckagen der Außenhaut und Störungen in der Rudereinrichtung zu beseitigen waren, sollte im Dezember wieder fahrbereit sein und dann für den

Verlauf der Jahresausbildung der japanischen Marine nach dem Stande der bisherigen Nachrichten.

Monat	I. Geschwader	II. Geschwader	Reservegeschwader usw. Marineteile am Lande, Kriegshäfen
Dezember	Ruhe und Überholungsarbeiten in den Stationshäfen; Offizier- u. Mannschaftswechsel; Neuformierung der Verbände.	Wie I. Geschwader.	Rekruteneinstellung.
Januar	1. Verbandsreise nach der Inlandsee und der Kyushuküste; Landungsübungen.	1. Verbandsreise nach den koreanischen Gewässern.	Reservegeschwader, Verbandsfahrten und Einzelübungen; Beginn der Jahresschießübungen. Fähnrichsschulschiffe von 1. Reise zurück.
Februar	Einzelübungen; Artillerie- und Torpedoschießen in der Hiroshimabucht.	Disloziert in den einzelnen koreanischen Häfen; Schießübungen; Ende Februar Vorratsergänzung und Ruhe in Sasebo.	Schulgeschwader tritt Auslandsreise an. Reservegeschwader, Schießübungen.
März	Anfang des Monats wie im Februar; Ende des Monats Beginn der Frühjahrsmanöver.	Schießübungen in der Chinkaiwanbucht; dann Besuch der verschiedenen koreanischen Häfen.	Fischerei- und Vermessungsfahrzeuge gehen auf ihre Station; Schieß- und Minenübungen der Küstenwerke.
April	Frühjahrsmanöver in Verbindung mit Kriegshäfen und Reservegeschwadern, kleinere taktische und strategische Übungen; danach Verbandsfahrt in den koreanischen Gewässern.	Frühjahrsmanöver mit I. Geschwader; gemeinsame Übungen mit diesem.	Manöver mit den Frühjahrsschiffen. Ingenieur-Fähnrichschulschiff tritt Auslandsreise an.

Mai	Einzelübungen in den heimischen Gewässern; Erledigung der Halbjahrs-Schießübungen; dann Mannschaftswechsel (Rekruten nach 5 monatiger Ausbildung an Bord). Geschwaderchef zum Admiralsrat nach Tokyo.	Wie I. Geschwader.	Reservegeschwader, Übungsfahrten im Verbande. Admiralsrat in Tokyo, Besprechung der Frühjahrsbeförderungen, Herbstmanöver usw.
Juni	Verbandsfahrt nach Hokkaido, Landungs- und Verbandsschießübungen in der Aomoribucht.	Verbandsfahrt nach den koreanischen Gewässern; Verbandsschießübungen in der Chinkaiwanbucht.	Felddienst- und Gewehrschießübungen der Marine teils am Lande.
Juli	Erledigung des Kaiserpreisschießens in der Aomoribucht; Zusammentreffen mit dem Schulgeschwader, das nach Schlußprüfung Fähnriche an I. Geschwader abgibt.	Übungen wie I. Geschwader in den koreanischen Gewässern.	Reservegeschwader Erledigung des Kaiserpreisschießens. — Schulgeschwader von Auslandsreise zurück.
August	Beginn der Übungen mit den für 3 Monate zugeteilten Zerstörerflottillen in den Gewässern von Hokkaido.	Disloziert in den koreanischen Gewässern.	—
September	Übungen mit den Zerstörerflottillen; von Mitte des Monats ab Ruhe in den Stationshäfen; Geschwaderchef zum Admiralsrat in Tokyo.	Rückkehr in die Stationshäfen; wie I. Geschwader.	Admiralsrat in Tokyo. Ingenieur-Fähnrichsschulschiff zurück, dgl Vermessungs- und Fischereifahrzeuge; Schießübungen der Küstenwerke.
Oktober	Übungen in der Inlandsee und den koreanischen Gewässern mit den Zerstörern.	Übungen mit dem I. Geschwader.	—
November	Herbstmanöver; dann Ruhe, Personalwechsel, Überholungsarbeiten; Neuformierung.	Wie I. Geschwader.	Herbstmanöver mit dem aktiven und den Reservegeschwadern.

Winter nach Yokosuka gehen. Im Frühjahr wird dann noch in Kure die Armierung überholt werden.

Der bei der Mitsubishiwerft in Nagasaki in Bau befindliche Zerstörer großen Deplacements hat den Namen „Yamakaze" erhalten. Seine Armierung wird neuerdings auf drei 10 cm- und sechs 7,6 cm-Geschütze, die Geschwindigkeit auf 38 kn angegeben.

— Funkentelegraphieversuche. Ende November haben, wie schon angekündigt, sehr interessante Versuche zwischen den Funkenstationen Choshi und Ochiishi in Japan einerseits und den amerikanischen Stationen in Honolulu und San Francisco anderseits zur Überbrückung des Stillen Ozeans stattgefunden. Die Entfernungen, die hier in Frage kommen, sind etwa 3400 sm auf der Strecke Japan—Hawaii und etwa 2000 sm für die Strecke Hawaii—San Francisco. Auf den Stationen waren für die Durchführung der Versuche keine besonderen Vorbereitungen getroffen. Als Zeit waren die Stunden von 2 bis 4 Uhr nachts nach San Francisco-Zeit ausgesucht. Die Versuche fanden vom 19. bis 26. November statt; sie sollen unter atmosphärischen Störungen gelitten haben. Das Ergebnis war gering; schwache, kaum verständliche Zeichen sind im Verkehr Japan—Hawaii eingetroffen, im Verkehr Japan—San Francisco konnte man keine Verbindung herstellen. Die Versuche sollten am 15. Dezember wiederholt werden. Im Falle erneuter Ergebnislosigkeit werden vor weiterer Wiederholung erst die beiderseitigen Stationen verstärkt werden.

Gleichzeitig mit diesen Versuchen zwischen den Landstationen werden besonders gute von Bordstationen erzielte Ergebnisse gemeldet. So soll der Dampfer „Aki Maru" auf der Fahrt von Amerika nach Japan auf 2350 sm mit der Station Ochiishi Verbindung erreicht haben, während der Dampfer „Korea" von der Pacific-Mail auf der Fahrt von Japan nach Amerika sogar auf 2750 sm Verbindung mit der Station in Alaska erreicht haben will.

Im ganzen sind im vorigen Jahr die in Japan vorhandenen Funkentelegraphenstationen um 5 Land- und 17 Bordstationen vermehrt worden. In Formosa ist neben der Großstation jetzt noch eine kleinere Station für den Küstendienst in Angriff genommen worden.

— Verschiedenes. Von der Militärischen Erziehungsgesellschaft in Tokyo wird eine neue Monatsschrift »Yamato-damashii« (japanischer Volksgeist) herausgegeben, die zu ihren Mitarbeitern die Admirale Togo, Dewa, den Kriegsminister, General Nogi, und andere erste Persönlichkeiten zählt. Ihr Ziel ist, „durch Bushido die Menschheit zum wahren Glücke zu führen".

Nach einer anscheinend sofort unterdrückten Nachricht haben mehrere fanatische Japaner versucht, die Ermordung des Fürsten Ito durch Ermordung einiger fremdländischer Militärattachees gelegentlich der Manöver zu rächen. Sie sind indessen, etwa 15 an Zahl, rechtzeitig von der Polizei unschädlich gemacht worden.

⚜

Italien. Marineminister. Aus Anlaß des Kabinettswechsels hat der Marineminister Mirabello sein Portefeuille an Vizeadmiral Bettolo, bisherigen Admiralstabschef, abgegeben. Vizeadmiral Bettolo war bereits 1899 bis 1900 und 1903 Marineminister und 18 Jahre Mitglied des Parlaments. Er ist in Genua geboren, steht im 64. Lebensjahr, erreicht also schon in $1^1/_2$ Jahren die Altersgrenze und gilt für einen außerordentlich tüchtigen Seeoffizier. Die Geschäfte des Admiralstabschefs führt er einstweilen neben denen des Marineministers weiter.

— Marineministerium. Das Marineministerium wird in Zukunft aus zwei großen Unterabteilungen bestehen, nämlich einer für die Kriegsmarine und einer für die Handelsmarine und das übrige Seewesen. Letzterer werden alle mit dem Seewesen in Verbindung stehenden, bislang sechs bis sieben verschiedenen Ministerien unterstellten Ressorts, wie diejenigen für subventionierte Schiffahrt, Leuchtfeuerwesen, Fischerei, überseeische Auswanderung usw., zugeteilt.

Dem Departement für die Kriegsmarine wird ein Flaggoffizier mit dem Titel „Generalsekretär", demjenigen für das übrige Seewesen ein Beamter mit dem Titel „Unterstaatssekretär" vorstehen. Beide sind dem Marineminister unterstellt.

— Budget. Die laut Gesetz vom 27. Juni 1909 für die nächsten sechs Etatsjahre zur Materialbeschaffung zur Verfügung stehenden 440 Millionen Lire (siehe Juliheft 1909) sollen folgendermaßen verwendet werden:

(Angaben in Millionen Lire.)

Etatsjahr 1. Juli bis 30. Juni	Schiffskörper, Maschinen, Waffen	Außerordentliche Ausgaben für Marinebauten	Bau und Erwerb von Schiffen und Material (Gesetz v. 1905)	Personal der Marine-Etablissements	Hospitaldienst	Summe der zur Verfügung stehenden Mittel
1910/11	43,7	5,0	11	0,2	0,1	60
1911/12	49,0	10,0	11	—	—	70
1912/13	49,0	10,0	11	—	—	70
1913/14	54,0	15,0	11	—	—	80
1914/15	49,0	30,0	1	—	—	80
1915/16	65.41	14,59	—	—	—	80
Sa. 10/11 bis 15/16	310,11	84,59	45	0,2	0,1	440

— Geschwader. Das Geschwader, bestehend aus „Regina Margherita", „Ben. Brin", „Vittorio Emanuele", „Garibaldi" und „Agordat", ging Ende November zu Übungen nach Sardinien und kehrte Mitte Dezember von dort nach Neapel zurück. „Napoli" macht in Neapel und „Amalfi" in Genua größere Maschinenreparaturen durch, an „Regina Elena", „Pisa" und „Ferruccio" wurden Instandsetzungsarbeiten vorgenommen, „Roma" wurde für die noch zu erledigende forcierte Probefahrt instandgesetzt, „Varese" ist nach Kreta detachiert.

Vizeadmiral Grenet gibt das Geschwaderkommando demnächst an den bisherigen Unterstaatssekretär, Vizeadmiral Aubry, ab.

— Neubauten. Durch Königliches Dekret sind den jetzt zu erbauenden Schiffen folgende Namen gegeben: Den vier Linienschiffen: „Dante Alighieri" (in Castellamare im Bau), „Conte di Cavour" (in Spezia zu bauen), „Giulio Cesare" und „Leonardo da Vinci" (von Ansaldo und Odero in Sestri Ponente zu erbauen); den drei kleinen Kreuzern die Namen: „Quarto" (Venedig), „Marsala" und „Nino Bixio" (Castellamare).

Die Armierung und die Munition für je zwei der Linienschiffe wird von Armstrong in Pozzuoli und Vickers-Terni in Spezia geliefert. Sie kostet für jedes Schiff 15 Millionen Lire und soll bis 1912 hergestellt sein. Die Reservearmierung und -munition ist bis 1913 zu liefern.

Die Beschießung der ersten von Terni gelieferten, für „Dante Alighieri" bestimmten Gürtelpanzerplatten hat am 22. November bei Spezia stattgefunden.

„San Giorgio" lief von Neapel nach Spezia, um hier zu docken. Auf der Überfahrt stellten sich Störungen im Maschinenbetriebe (Kurbellager) ein, die längere

Reparaturen nötig machten. Das Schiff kehrt demnächst nach Neapel zurück, um hier seine Ausrüstung zu beenden und mit Probefahrten zu beginnen.

Die Fertigstellung des „San Marco“ macht infolge Verzögerung in der Lieferung der Midvale-Panzerplatten und Schwierigkeiten bei der Montierung der Turbinenmaschinen nur geringe Fortschritte.

Die letzten zwei der bei Ansaldo-Armstrong im Bau befindlichen Torpedoboote vom „Bersagliere“-Typ erhielten die Namen „Corazziere“ und „Garibaldino“. „Corazziere“ und ein Schwesterschiff, „Alpino“, liefen vom Stapel. Letzterer hat nach Zeitungsnachrichten fünf Torpedo-Ausstoßrohre.

Ansaldo baut zur Zeit für die Marine ferner noch das Wassertransportschiff „Eridano“ zu 1170 Tonnen und den Hochseeschlepper „Titano“ zu 840 Tonnen Deplacement.

Ein in England angekauftes Transportschiff erhielt den Namen „Verbano“.

In Venedig lief das Lagunen-Kanonenboot „Brondolo“ vom Stapel.

— Torpedobootstation. In Messina ist die für Torpedoboote usw. bestimmte Anlage der Ölfeuerungstanks vergrößert worden. Eine Division Hochseetorpedoboote wurde wieder dorthin verlegt.

— Personal. Der Herzog der Abruzzen ist zum Kontreadmiral befördert und zum Direktor des Arsenals in Venedig ernannt worden.

Der Herzog von Udine, Sohn des Admirals Herzog von Genua, wurde als Unterleutnant auf das große Torpedoboot „Euro“ kommandiert.

Der Abgang von Maschinisten war — der ungünstigen Beförderungsaussichten wegen — in den letzten Jahren recht stark. Im Dezember haben wieder zehn Maschinisten den Dienst verlassen und viele weitere haben um ihre Entlassung gebeten oder befinden sich bereits, in Erwartung der Verabschiedung, auf Halbsold (in aspettativa). Infolge dieses massenhaften Abgangs müssen einstweilen — in Ermanglung ausgebildeten Nachwuchses — die frei werdenden Maschinistenstellen an Bord der Schiffe durch Heizerpersonal besetzt werden, was zu verschiedenen Unzuträglichkeiten führte.

Im Frühjahr 1910 werden 200 Schiffsjungen im Alter von 16 bis 18 Jahren eingestellt.

— Desarmierte Schiffe. Der kleine Kreuzer „Vesuvio“ sowie die Torpedoboote „26“, „40“, „135“ und „140 S“ wurden desarmiert.

— Schiffe im Auslande. „Calabria“ ist von der amerikanischen Station zur ostasiatischen Station übergetreten und am 12. Dezember in Yokohama angekommen.

— Schießverfahren. In »Revue Maritime«, Novemberheft 1909, wird das italienische Schießverfahren erläutert, das, wie die Zeitschrift ausdrücklich mitteilt, französische Seeoffiziere der „Vérité“ in Erfahrung gebracht haben. Soweit die im einzelnen unklaren Ausführungen erkennen lassen, sind seine Grundzüge etwa folgende. Man unterscheidet das Einschießen und das Wirkungsschießen. Bei beiden wird als Feuerart die Salve verwendet. Das Salvenintervall für das Einschießen beträgt 20, für das Wirkungsschießen 10 Sekunden. Der Leiter stellt an der Hand des Entfernungsmeßgeräts die Entfernungszunahme oder -abnahme im Salvenintervall fest und erschießt dann durch Aufschlagbeobachtung der ersten Salven den Unterschied zwischen der gemessenen und der am Geschütz einzustellenden Entfernung, indem er die Lage der Salven zum Ziel ungefähr abschätzt und entsprechende Korrekturen anwendet. Als Zeitintervallmesser benutzt er gleichzeitig das Meßgerät und läßt sich von diesem aus nach Ablauf des vorher festgestellten Entfernungsunterschiedes

den Zeitpunkt zum Feuern zurufen. Ist er eingeschossen, so erfolgt das Wirkungsschießen unter Anwendung der Entfernungsänderung im schnellen Salveninterval (10 Sekunden) in gleicher Weise nach Angabe des Meßgeräts, das also auch hier anscheinend die Uhr ersetzt.



Rußland. Die Duma hat sich im Jahre 1909 noch nicht mit dem Marineetat 1910 beschäftigt, so daß eine Klärung der Frage des Wiederaufbaus der Flotte noch nicht erfolgt ist. Die Landesverteidigungskommission der Duma hat beschlossen, eine Herabsetzung des Marinebudgets um 20,8 Mill. Rubel (44,9 Mill. *M*) vorzuschlagen. Unter anderem sollen die für den Bau der neuen Linienschiffe bestimmten 12,4 Mill. Rubel gestrichen werden, da die für 1909 bewilligten Mittel noch nicht verausgabt seien. — Die Nachricht, daß dem Bau der vier Linienschiffe auf den russischen Werften Schwierigkeiten entgegenstehen (vgl. Dezemberheft 1909, Seite 1433), wird durch eine Mitteilung des »Globe« bestätigt, nach der bisher keine Fortschritte im Bau dieser Schiffe zu verzeichnen sind, da sich herausgestellt habe, daß die vom Technischen Komitee genehmigten Pläne unausführbar seien.

Die Interpellationskommission der Duma hat beschlossen, an den Marineminister eine Anfrage wegen der für die Bergung des „Oleg" im Herbst 1908 an die Russisch-Baltische Bergungsgesellschaft gezahlte Summe zu richten. Die Gesellschaft erhielt damals 250000 Rubel, obwohl der Eisbrecher „Jermak" die Hauptarbeit geleistet hatte.

Der Ministerrat beschloß, eine Forderung von 4 Mill. Rubel als erste Rate einer auf 6 Jahre zu verteilenden Summe von 24 Millionen zur Erweiterung der Staatswerften bei der Duma einzubringen, sowie bei dieser die Abänderung des Gesetzes betreffend die zulässige Zahl von Ausländern in der Besatzung der Schiffe im Stillen Ozean zu beantragen. An Stelle von einem Viertel der Besatzung soll in Zukunft die Hälfte von Ausländern gebildet werden dürfen.

— Organisation. Beim Marine-Generalstab ist eine Kommission zur Ausarbeitung von Vorschriften über taktische und organisatorische Fragen des Torpedowesens unter der Oberleitung des Chefs des Generalstabes gebildet. Sie besteht aus sieben Offizieren des Generalstabes und des Technischen Komitees und entspricht der im Frühjahr 1909 geschaffenen Kommission für artilleristische Fragen (vgl. Maiheft 1909, Seite 615).

An Stelle der Stellung der Chefs der Seestreitkräfte in den einzelnen Meeren (vgl. Juli- und Dezemberheft 1908) ist neuerdings diejenige der Befehlshaber der aktiven Flotte im Baltischen, Schwarzen und Stillen Meer geschaffen. Ihnen unterstehen die aktiven Streitkräfte und die Schiffe erster Reserve sowie die Beobachtungs- und Nachrichtenstationen des betreffenden Meeres. Sie werden durch den Kaiser ernannt, sind dem Marineminister direkt untergeordnet und haben stets den Vorrang vor den Hafenkommandanten, auch wenn sie ein geringeres Dienstalter besitzen; den Oberstkommandierenden der Häfen gegenüber regelt sich ihre Stellung nach dem Dienstalter. Die Befehlshaber sind für die Schlagfertigkeit der ihnen unterstellten Seestreitkräfte und die zweckmäßige Organisation der Beobachtungs- und Nachrichtenstationen verantwortlich. Die Jahresausbildungspläne legen sie dem Minister vor. Sie teilen den Hafenkommandanten usw. mit, welchen Anforderungen die Verteidigung der einzelnen Reeden genügen muß, und stellen mit ihnen gemeinsam die Verteidigungsvorschriften auf. Im Mobilmachungsfalle haben die Befehlshaber die Rechte eines Flottenchefs. Ihr Stab besteht aus einer

Operations- und einer Befehlsabteilung, den Spezialisten und den Flaggleutnants; alle unterstehen dem Chef des Stabes. Die Operationsabteilung unter einem Stabsoffizier bearbeitet alle strategischen und taktischen sowie Mobilmachungsangelegenheiten, Hafenverteidigung und Nachrichtendienst. Die Befehlsabteilung untersteht dem älteren Flaggleutnant; in ihr werden alle sonstigen Angelegenheiten erledigt, die nicht in den Bereich eines der Spezialisten fallen. Im Baltischen und Schwarzen Meer umfaßt der Stab folgende Personen:

1 Chef des Stabes; 1 Chef der Operationsabteilung; 9 Spezialisten, darunter einen Vorstand des Nachrichtendienstes; 1 älteren Flaggleutnant; 2 Flaggleutnants; 1 Sekretär; 1 Geistlichen; im Stillen Meer sind nur 7 Spezialisten und 1 Flaggleutnant im Stabe.

Der Vorstand des Nachrichtendienstes hat die Beobachtungs- und Nachrichtenstationen des betreffenden Meeres unter sich; ihm liegt ferner die Sorge für das gesamte Signalwesen ob.

Ein Erlaß des Kaisers ordnet die Schaffung von Beobachtungsposten und -stationen in den verschiedenen Meeresteilen an, die in Kriegszeiten die Vorgänge auf See beobachten, Nachrichten von passierenden Schiffen sammeln und an sie abgeben sollen. Wie viele Stationen und an welchen Punkten sie zu schaffen sind, entscheidet der Marineminister. Die einzelnen Posten und Stationen werden zu Gruppen mit einer Zentralstation zusammengefaßt, die einem Rayon-Befehlshaber unterstehen; ihm ist ein Elektrotechniker und ein Verwalter der Zentralstation zugeteilt; er selbst untersteht — wie alle Stationen und der gesamte Nachrichtendienst — dem Vorstand des Nachrichtendienstes der aktiven Flotte. Die Posten und Stationen werden von Unteroffizieren verwaltet; nur in Ausnahmefällen wird ein Offizier mit der Leitung beauftragt. Alle militärischen Anordnungen trifft der Chef der aktiven Flotte durch den Vorstand des Nachrichtendienstes; in technischer Beziehung ist das Technische Komitee zuständig. — Die Rayon-Befehlshaber sind Stabsoffiziere, die Elektrotechniker Stabs- oder Oberoffiziere, die Verwalter der Zentralstationen Oberoffiziere.

— Personal. Kontreadmiral Ssarnawski ist zum Vizeadmiral befördert unter Ernennung zum Chef der aktiven Flotte des Schwarzen Meeres.

— Die fertige Flotte. Die Schiffahrt in Kronstadt ist am 5. Dezember infolge Vereisung geschlossen worden.

Die 1. und 2. Division der Hochseetorpedoboote im Schwarzen Meer, zu deren letzterer die Hochseetorpedoboote „Leutnant Schestakow", „Leutnant Sazarenny", „Kapitän Ssaken" und „Kapitänleutnant Baranow" getreten sind, sind zu einer Brigade zusammengefaßt, der auch der geschützte Kreuzer „Pamjatj Merkurija" zugeteilt ist. Die Brigade tritt zur Schiffsabteilung des Schwarzen Meeres.

Minenleger „Ladoga" tritt zu den Schiffen der aktiven Flotte des Baltischen Meeres, Schulschiffe „Dwina" und „Admiral Kornilow" werden der Torpedolehrabteilung, Panzerkreuzer „Rossija" der Artillerielehrabteilung zugeteilt; aus dieser tritt der Transporter „Jewropa", aus jener der Transporter „Riga" aus. Schulschiff „Chabarowsk" wird zur Klasse der Transporter, Transportschiff „Bakan" zur Klasse der Depeschenschiffe, Transportschiff „Prut" zur Klasse der Minenleger übergeführt.

Die Hebung des hinteren Teiles des gesunkenen Unterseebootes „Kambala" ist auf das Frühjahr 1910 verschoben.

— Häfen. Nach Umwandlung von Libau zum Handelshafen werden die Marinedocks weiter für die Reparatur von Kriegschiffen verwandt werden. Nach neueren Feststellungen ist der Hafen in letzter Zeit stark versandet.

— Seekarten. Das Marine- und das Handelsministerium haben eine Kommission zur Verbesserung der Seekarten des Baltischen Meeres und des Ladogasees eingesetzt. Anlaß dazu boten die häufigen Havarien von Schiffen im Baltischen Meer und das Fehlen genauer Karten für den Ladogasee, der von Torpedobooten befahren wird.

— Erforschung der Luftströmungen. Von Libau ist das Depeschenschiff „Asija" abgegangen, um durch Ballonaufstiege an der Erforschung der Strömungen in den oberen Luftschichten teilzunehmen.

— Handelsschiffahrt. Das Handelsministerium brachte in der Duma einen Antrag auf Erneuerung des Abkommens mit der russischen Schiffahrts- und Handelsgesellschaft betreffend die Dampferverbindungen in den südlichen Meeren unter russischer Flagge auf einen Zeitraum von $16^1/_2$ Jahren ein. Die Gesellschaft soll danach für die ersten $1^1/_2$ Jahre eine Subvention von 880000 Rubel pro Jahr, danach 1350000 Rubel pro Jahr erhalten, wofür sie sich verpflichtet, die Linien weiter auszubauen, die Reisedauer zu verkürzen und ihren Schiffspark um vier Dampfer zu vergrößern. Außerdem sollen ihr für die Unterhaltung der Kaukasischen Küstenlinie jährlich 50000 Rubel gezahlt werden.



Österreich-Ungarn. Geschwader. Die drei neuesten Zerstörer traten zur Flotte, und zwar „Reka" zur Eskadre, „Dinara" und „Velebit" zur Reserveeskadre. Gleichzeitig trat „Magnet" aus der Reserveeskadre aus und besetzte zusammen mit den vier neuesten Küstentorpedobooten „I", „II", „III", „IV" die Torpedobootstation in Lussinpiccolo, während die bislang hier stationierte Torpedobootsdivision, nämlich „Satellit" und vier Hochseetorpedoboote, nach der neuen Station Teodo bei Cattaro verlegt wurden.

— Küstenverteidigung. Nach einer italienischen Nachricht wird in Umago am Eingang des Golfs von Triest eine starke Torpedobootstation errichtet und mit zehn Torpedobooten besetzt werden.

Die Stadt Cattaro wird — der gefährdeten Lage wegen — von den höheren Kommandobehörden geräumt und das als Festungskommando fungierende Truppen-Divisionskommando nach Castelnuovo, das Kommando der 14. Gebirgsbrigade nach Teodo verlegt werden.

— Neubauten. Die letzten drei der von der Danubius-Werft in Fiume zu liefernden zwölf Torpedoboote zu 200 Tonnen, „Echse", „Molch", „Cormoran", sind fertiggestellt.

— Werftverkauf. Der Fiskus steht mit dem Österreichischen Lloyd in Verhandlung über Ankauf des in Triest zwischen den neuen Hafenanlagen und dem Stabilimento tecnico gelegenen Lloyd-Arsenals. Der Lloyd fordert 12 Millionen Kronen. Der Staat will das Grundstück für die neuen Hafenanlagen verwenden. Nur das Trockendock und eine kleine Werkstatt sollen bestehen bleiben.



Schweden. Neubauten. Die Verteidigungskommission hat in Beantwortung der Frage, welcher Typ für das künftige Küstenpanzerschiff gewählt werden soll, ein Schiff mit folgenden Eigenschaften in Vorschlag gebracht: Deplacement 6800 Tonnen, Tiefgang 6,6 m, Geschwindigkeit 22,5 kn; Gürtelpanzer 20 cm; Armierung: vier 28 cm-, vier 19,4 cm- und als Antitorpedobootgeschütze 10,5 cm-Geschütze.

Der für 1910 bewilligte Torpedobootsjäger „Munin“, der im Jahre 1911 fertig werden soll, ist bei der Werft von Kockum in Malmö in Bau gegeben.

Torpedoboot „Arcturus“ hat am 8. Dezember 1909 die vorgeschriebene dreistündige Probefahrt erledigt; Durchschnittsgeschwindigkeit 25,88 kn; Kontrakt 25 kn.

Torpedoboot „Antares“ erreichte bei der forcierten Probefahrt eine Geschwindigkeit von 25,45 kn.

Norwegen. Neubauten. Unterseeboot „Kobben“ ist in Begleitung des Transportdampfers „Farm“ am 12. Dezember 1909 in Horten angekommen. Während der stürmischen Überfahrt soll es sich sehr gut bewährt haben.

Angebote auf ein Torpedoboot zu 60 Tonnen mit Diesel-Motoren und 28 kn Fahrtgeschwindigkeit sind eingefordert worden. Sollten die Angebote nicht zufriedenstellend ausfallen, so soll für die zur Verfügung stehende Summe (400 000 *M*) ein 90 Tonnen-Torpedoboot vom Typ der zuletzt gebauten Boote bestellt werden.



Türkei. Das aus neun größeren und elf kleineren Schiffseinheiten bestehende Geschwader wird im Jahre 1910 eine Kreuzfahrt im Mittelmeer ausführen.

Die Regierung soll im Prinzip entschlossen sein, für den Ankauf von Kriegschiffen den Betrag von 42,5 Millionen *M* aufzuwenden, und zwar sollen erworben werden: ein Linienschiffskreuzer, der dem von Griechenland in Italien angekauften Schiff überlegen sein soll, sowie mehrere Torpedobootzerstörer und Unterseeboote. Ob die Kammer die Ausgaben bewilligen wird und woher die Mittel zu nehmen sind, bleibt abzuwarten.

Zu einer allgemeinen Geldsammlung für die Flotte ist die Genehmigung erteilt worden.

Brasilien. Schießversuche der „Minas Geraes“. Für die Schießversuche waren von der Regierung folgende Bedingungen gestellt: 1. Einzelne Schüsse aus den verschiedenen Kalibern; 2. gleichzeitiges Abfeuern sämtlicher Geschütze einer Seite; 3. Schießen aus den höher stehenden Türmen über die unteren in der Richtung der Kiellinie; 4. Schnellfeuer mit den schweren Geschützen zur Feststellung der Feuergeschwindigkeit.

Die Versuche zu 1 und 2 sollten hauptsächlich zur Erprobung der Festigkeit der Unterbauten und der Stabilität des Schiffes dienen, da frühere Versuche bereits die Brauchbarkeit der schweren Geschütze ergeben hatten.

Besonderes Interesse beanspruchen die Schießversuche mit den schweren Geschützen, die den Zweck hatten, festzustellen, ob das Feuern aus dem oberen Turm das Feuern aus dem unteren in irgend einer Weise stören oder benachteiligen und auf das im unteren Turm befindliche Personal schädigend einwirken könne. Die beiden vorderen Türme wurden (mit 0 Grad Erhöhung) in der Richtung der Längsachse des Schiffes nach vorn gedreht und die beiden Geschütze des oberen Turms abgefeuert; die Tür zum unteren Turm blieb offen. Bei dem einen Geschütz trat ein Versager ein. Im unteren Turm wurde von dem darin befindlichen Personal nur eine ganz geringe Erschütterung bemerkt.

Die Wirkungen des Schusses auf das Schiff waren nur geringfügig; im Lazarett wurden einige Träger verbogen und im Turm flog eine Geländerstange ab;

das Deck hob sich um etwa 1 Zoll, ging aber sogleich wieder in die normale Lage zurück; Beschädigungen traten nicht ein.

Da wegen des eingetretenen Versagers die geforderte Bedingung nicht erfüllt war, mußte der Versuch wiederholt werden; es wurde daher aus den Geschützen des oberen achteren Turms geschossen. Die Wirkung war erheblich stärker, der untere Turm vibrierte; die in ihm eingeschlossenen Personen erklärten, daß die Erschütterung erträglich gewesen sei.

Der letzte Versuch galt der Erprobung der Widerstandsfähigkeit des Schiffskörpers beim Abfeuern einer Breitseite aus den zehn 30,5 cm-Geschützen. Die Türme wurden nach Steuerbord querab geschwenkt, die Geschütze in 7 Grad Erhöhung gebracht und dann abgefeuert. Es trat kein Versager ein. Das Schiff holte langsam etwa 3 Grad nach Backbord über. Eine Besichtigung der Innenräume ergab keinerlei nennenswerte Beschädigungen; außer einigen zerbrochenen Verbindungen des Wasserleitungsrohrs und abgerissenen Kleiderhaken sowie einem zersplitterten Scheinwerferspiegel war nichts auszusetzen.

Erprobung der Feuergeschwindigkeit der Turmgeschütze: Die Firma Armstrong hatte für diesen Zweck einen Stückmeister der englischen Marine angenommen, als Bedienungsmannschaften fungierten die Arbeiter der Firma. Das Gewicht der schweren Geschütze ist je 61 Tonnen, das Geschoß wiegt 385,9 kg, die Pulverladung besteht aus 120 kg rauchschwachen Pulvers C. S. n. 2 (Chilworth Smokeless Nr. 2). Das Gewicht des Turms mit Geschütz beträgt 480 Tonnen. Die Turmdrehvorrichtung ist elektrisch, die Einstellung der Geschütze erfolgt auf hydraulischem Wege, die Visiereinrichtung steht in Kuppeln auf der Turmdecke. Es wurde aus dem auf Backbordseite stehenden achteren Turm mit Stahlgranaten auf Floßscheiben in 1200 und 3000 Yards Entfernung geschossen, und zwar sechs Schüsse.

Resultat: 2 Schüsse in 1 Minute 10 Sekunden,
3 Schüsse in 2 Minuten 15 Sekunden.

Wenn nicht ein Mann der Bedienung durch die unrichtige Handhabung des Verschlusses einen Zeitverlust verursacht hätte, würde es gelungen sein, in 1 Minute 15 Sekunden drei Schüsse abzufeuern.

Man erwartet eine Verbesserung der Feuergeschwindigkeit bei Verwendung von ausgebildetem Marinepersonal.

Die Höhe der einzelnen Türme über dem Wasserspiegel ist folgende:

Turm 1	(vorderer unterer Turm)	8,84 m,
" 2	(" oberer ")	13,11 m,
" 3	(hinterer " ")	11,28 m,
" 4	(" unterer ")	7,92 m,
" 5	(Steuerbord vorn, en échelon) . . .	7,10 m,
" 6	(Backbord achtern, ") . . .	7,10 m.

Die Entfernung zwischen den beiden äußersten Türmen der Längsschiffsmittellinie (Turm 1 und 4) beträgt 36,48 m.

Der Bestreichungswinkel der Türme 1, 2, 3 und 4 ist 280 Grad, derjenige der Türme 5 und 6 180 Grad.

⚜

Argentinien. Neubauten. Über die beiden geplanten Linienschiffe werden folgende Angaben bekannt: Deplacement 25 000 bis 27 000 Tonnen; Höhe über der Wasserlinie vorn 7,6 m, achtern 5 m; zwei Turbinenmaschinen, Geschwindigkeit 22 kn während einer achtstündigen Fahrt mit voller Ausrüstung und 40 Prozent mehr als normalem Kohlenvorrat an Bord; Wasserrohrkessel in sechs Gruppen, je drei vorn und

achtern, auch für Ölfeuerung eingerichtet; Aktionsradius 7000 sm bei 15 kn, 11 000 sm bei 11 kn Fahrt. Armierung: zwölf 30,5 cm-Geschütze L/50 in Doppeltürmen, davon Turm 1 und 2 vorn, Turm 3 und 4 achtern in der Mittschiffslinie, Turm 2 und 3 überhöht, Turm 5 und 6 an den Seiten, der Steuerbordturm vorlicher als der Backbordturm, Breitseitfeuer nach beiden Seiten von allen sechs Türmen; zwölf 15 cm-SK L/50 in Kasematten; zwölf 10 cm-SK L/50, davon je eine auf den Türmen 2, 3, 5 und 6, die übrigen zu je zwei an den Seiten der beiden Kommandotürme. Letztere stehen zwischen Turm 2 und vorderem Schornstein und zwischen Turm 3 und achterem Schornstein. Panzerung: Gürtel, bis 1,5 m unter die Wasserlinie reichend, zwischen den Türmen 254 mm, nach vorn und hinten verjüngt, über dem Panzerdeck 228 mm, Kasemattenpanzer 152 mm, Geschütz- und Kommandotürme 305 mm. Torpedoschutznetze; Einrichtung für Unterwasserschallsignale; zehn Scheinwerfer von 110 cm Durchmesser. Bauzeit 25 bis 30 Monate. Kosten je ungefähr 43 Millionen *M*.

Die neuen Zerstörer erhalten folgende Eigenschaften: Deplacement 850 bis 900 Tonnen, Geschwindigkeit 32 kn; zwei Turbinen (System Curtis) Wasserrohrkessel (White-Foster und Schulz); 18 000 bis 20 000 Pferdestärken; Armierung: vier 10 cm-SK, drei 53 cm-Lancierrohre für Torpedos, sämtlich aufgestellt auf der Längsschiffsmittellinie. Die Lieferung der Geschütze soll an eine einzige Firma vergeben werden, um die Gleichmäßigkeit der Armierung zu wahren. Die Boote selbst sind bei deutschen, englischen und französischen Werften in Auftrag gegeben, und zwar bei Schichau zwei, Germania-Werft zwei, Laird Brothers-Birkenhead vier, Brosse & Fouché (Frankreich) vier. Kosten je rund 2 Mill. *M*; Bauzeit 15 bis 16 Monate.

Probefahrtsbedingungen: Sechsstündige Fahrt mit voller Kraft, 40 Prozent der Kohlenladung an Bord, außerdem volle Armierung, Munition und Ausrüstung; zwölfstündige Fahrt mit $^3/_4$ Maschinenkraft mit ganzer Kohlenladung, Armierung usw.; vierundzwanzigstündige Fahrt mit 15 kn Geschwindigkeit, Kohlenladung 50 Prozent über Normal. Der Aktionsradius muß mindestens 3000 sm betragen.

Die Boote erhalten eine Funkentelegraphenstation für 200 km Reichweite.



Chile. Flottenbauprogramm. Das vom Marineminister ausgearbeitete Flottenbauprogramm umfaßt folgende Neubauten: Ein Linienschiff von 23000 Tonnen Deplacement, 23 kn Geschwindigkeit, acht 30,5 cm-Geschützen, 229 mm Panzerung; Kosten etwa 60 Millionen *M*; — sechs Zerstörer von je etwa 900 bis 1000 Tonnen Deplacement, 28 kn Geschwindigkeit; Kosten je 3,2 Millionen *M*; — ein Minenschiff, ein Lazarettschiff, zwei Unterseeboote.



Verschiedenes.

Zum allgemeinen deutschen Offizier-Fecht-Turnier.

Der Fechtsport in der Marine und in der Armee ist noch jung, aber im Aufblühen begriffen. Das zeigte das am 3. und 4. Dezember in Dresden abgehaltene erste allgemeine deutsche Offizier-Fecht-Turnier.

Es mag vorausgeschickt werden, daß der Wettkampf glänzend verlief und für alle Beteiligten höchst lehrreich war. Der Veranstalter des Turniers, der Dresdener Offizier-Fecht-Klub, hatte seine schwierige Aufgabe durchaus gelöst. Die Zusammenkunft zahlreicher Offiziere der verschiedensten Waffengattungen, wie es das Turnier ermöglichte, kann im Interesse der Kameradschaft nicht hoch genug angeschlagen werden. Es hatten sich im ganzen 42 Teilnehmer gemeldet. Von diesen gehörten etwa 33 aktiv dem Heere oder der Flotte an, die übrigen Teilnehmer waren Reserve- und Landwehroffiziere. Im ganzen konnte man bei den aktiven Teilnehmern drei annähernd gleich starke Gruppen unterscheiden: die sächsische Gruppe (Offiziere der Garnisonen Dresden und Chemnitz), die Berliner Gruppe (Lehrer und Selektaner der Militär-Turnanstalt) und die Marinegruppe (Seeoffiziere aus Wilhelmshaven, Kiel und Sonderburg).

Dem Dienstrange nach waren die Teilnehmer meist Oberleutnants und Leutnants. Dresden und Berlin hatte je einen Hauptmann, die Marine unter anderen vier Stabsoffiziere, darunter einen Kapitän zur See, gestellt. Diese Zahlen zeigen deutlich, daß der Fechtsport im deutschen Offizierkorps wie überhaupt in Deutschland sich noch in den Anfängen befindet. Während die Armee 0,01 Prozent ihrer Kopfstärke stellte, ergab sich für die Marine eine solche von 0,08 Prozent.

Es kommt durch diesen Vergleich aber deutlich zum Ausdruck, daß der Fechtsport in der Marine festen und breiten Boden gewonnen hat, und das ist um so freudiger zu begrüßen, als die Fechtklubs der Marine erst kaum ein Jahr bestehen.

Die Erfolge der Marine waren allerdings noch nicht bedeutend. Die meisten und ersten Preise sind der Armee zugefallen, und zwar fast durchweg den Lehrern der Militär-Turnanstalt. Die Marine erwarb nur zwei Preise und eine silberne Plakette. Dies wird niemand wundernehmen, der die kurze Zeit der Vorbereitung in Rechnung zieht, die zur Verfügung stand. Einzelne Seeoffiziere hatten erst im Oktober mit dem Fechtunterricht begonnen. Dagegen ist mit Genugtuung festzustellen, daß man sich durch die starken Kämpfer, denen entgegengetreten werden mußte, nicht hat abschrecken lassen. Der Gewinn bleibt für die Teilnehmer der Marine unter allen Umständen ein ganz bedeutender.

Das Turnier nahm zwei Tage in Anspruch. Am ersten Tage fanden die Vorkämpfe, am zweiten die Entscheidungskämpfe statt. Der leichte Säbel und das Florett waren die Waffen. Die meisten Teilnehmer fochten nur mit einer Waffe, mit dem Säbel oder dem Florett. Nachdem am Morgen des ersten Tages die Gruppen ausgelost waren, begannen innerhalb dieser Gruppen die Kämpfe, die bis zum späten Abend dauerten. Jeder Offizier hatte neun- bis zehnmal zu kämpfen. Es wurde mit dem Säbel auf je fünf, mit dem Florett auf je drei Treffer gefochten. Wer in einem Gange die meisten Treffer austeilte, war in diesem Kampf der Sieger. Zugleich wurden von den Richtern, die jedem Kampfe beiwohnten, Nummern für die Haltung und Kampfweise gegeben. Die Höhe der Endsumme entschied über die Teilnahme an den Entscheidungskämpfen.

Diese fanden am zweiten Tage statt. Danach wurde in den Wettkampf zwischen aktiven und inaktiven Offizieren eingetreten. Am Abend des zweiten Tages, 4. Dezember, schloß ein Schaufechten das Turnier ab. Es traten hierbei die besten Fechter und einige hervorragende Fechtmeister auf. Von letzteren seien in erster Linie der österreichische Oberleutnant Verderber, Lehrer an der Fechtschule Wien-Neustadt, die Fechtmeister Riegel (Wilhelmshaven) und Neralitsch (Berlin) genannt. Diese Darbietungen bildeten den Höhepunkt des Turniers. Wohl selten ist mit solcher Eleganz und Kraft gefochten worden, wie zwischen dem sächsischen Oberleutnant Ulrich, dem Gewinner des Königspreises, und dem österreichischen Oberleutnant Verderber. Aber auch die Fechtmeister boten außerordentliche Leistungen. Der König von Sachsen, der mit großem Gefolge der Veranstaltung beiwohnte, und ein erlesenes Publikum folgten gespannt und begeistert den Vorführungen.

Die Preisverteilung fand im Anschluß an das Schaufechten durch die Gemahlin des Kriegsministers statt. Unter anderen Preisen seien genannt der Preis des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts, der Preis der Kriegsminister von Preußen und Sachsen, der Preis der Marine-Offizier-Fechtklubs usw.

Als wesentlichstes Ergebnis dieses Turniers möchte ich die Gewißheit voranstellen, daß wir uns mit unseren Bestrebungen, das Fechten in die Marine einzuführen, auf dem richtigen Wege befinden. Der Fechtsport ist der ritterlichste Sport, derjenige, den eigentlich jeder, der die Ehre hat, einen Säbel tragen zu dürfen, betreiben sollte, weil man von jedem Offizier verlangen muß, daß er seine Waffe kunstgerecht gebrauchen kann. Er ist vorzüglich für Bordverhältnisse geeignet. Wer diesen Sport intensiv und gründlich betreibt, stählt seinen Körper, übt das Auge, erzieht sich zum schnellen Entschluß und entwickelt somit alle jene Eigenschaften, deren der Führer bedarf.

Einige Bemerkungen über die Notwendigkeit guter Fechtlehrer und den Wert von Turnieren mögen nachfolgen.

Aus der Erkenntnis, daß der Wert des Fechtens, dieser alten germanischen Kunst, unbestritten ist und daß es nur der Zeit bedarf, um diesen Sport unter den waffentragenden Männern einzuführen, ergibt sich ohne weiteres die Frage nach guten Lehrern. Daran herrscht großer Mangel. Insbesondere gilt dies für die Marine. Denn so sehr sich auch Seeoffiziere dem Sport widmen mögen, es wird nur ausnahmsweise möglich sein, aus unserem Korps Meister zu gewinnen. Auch Verwendung von Seeoffizieren als Fechtmeister, z. B. auf den Bildungsanstalten, stößt bei der Unstetigkeit unserer Verhältnisse auf Schwierigkeiten. Anders steht es mit den Offizieren der Marine-Infanterie und überhaupt mit den Offizieren der Armee. Ein Offizier, der wiederholt die Militär-Turnanstalt besucht hat, erlangt die Qualität zum Lehrer und kann bei der vortrefflichen Ausbildung, die in der Militär-Turnanstalt gegeben wird, mit großem Erfolge verwendet werden.

Vor allem muß unser Nachwuchs, die Seekadetten und Fähnriche, gute Fechtlehrer haben. Gegenwärtig ist dies nicht immer der Fall. Dies ist ein Grundfehler. Durch lückenhaften Unterricht wird Unlust erweckt, und tatsächlich hat das geringe Interesse, das viele junge Offiziere noch dem Fechtsport entgegenbringen, seinen Grund in dem unvollkommenen ersten Fechtunterricht.

Diesem Übelstande kann zum Teil schon jetzt abgeholfen werden. Die Militär-Turnanstalt kann jederzeit Hilfslehrer abgeben, die allen Anforderungen entsprechen, die man an einen erstklassigen Fechtmeister stellt. Ein Versuch sollte schon im Frühjahr gemacht werden.

Über den Wert der Turniere kann kein Zweifel herrschen. Sie sind notwendig, um die Kräfte zu messen und neue Ziele aufzustellen. Auch die Einheitlichkeit der Regeln ist unentbehrlich. In dem Dresdener Turnier waren, wie schon

erwähnt, die Lehrer der Militär-Turnanstalt, mit denen wir anderen uns messen mußten, weit überlegen. Dennoch wäre es falsch gewesen, den Kampf aufzugeben. Gerade im Kampf mit den besten Fechtern wuchs die Lust und gerade hier konnte jeder am meisten lernen. So kam es denn auch, daß Einzelne sich während des Turniers verbesserten und schließlich wider Erwarten zum Erfolge gelangten. Das Turnier ist ein wichtiges Mittel zur Förderung der eigenen Kunst und zum Werben für den Fechtsport. Kreise, die früher dem Fechten gleichgültig gegenüberstanden, können sich jetzt dafür erwärmen. Die Vorgesetzten sehen bereits in dem Fechten ein wichtiges Mittel zur Erziehung der jungen Offiziere.

Die Weiterentwicklung des Sportes in der Marine und insbesondere des Fechtsportes bedingt, daß dem Offizierkorps Turn- und Fechtsäle zur Verfügung stehen. Diese sind nicht vorhanden. Die schnelle Entwicklung, die der Sport in Deutschland nimmt, seine Nützlichkeit als Quelle der Erholung und Kraft, machen Turnhallen und Fechthallen für die Pflege des Sportes ebenso unentbehrlich, wie es bereits unsere Tennisplätze sind. Schon früher („Marine-Rundschau" 1908, Juli) wurde darauf hingewiesen, daß neue Offizierkasinos heutzutage nicht gebaut werden dürften ohne einen vollständig eingerichteten Turnsaal. Auch an den Neubau des Kasinos Kiel wurden solche Anforderungen gestellt. Ganz besonders dringend aber ist das Bedürfnis nach einer Offizier-Fecht- und Turnhalle in Wilhelmshaven; denn wir Offiziere besitzen in Wilhelmshaven keinen Turnsaal, den wir frei benutzen können, und durch die vorhandene Wohnungsnot wird der Fechtklub gezwungen, den bisherigen Fechtsaal aufzugeben. Noch erinnert sich vielleicht der Leser der Klagen, die eine Berliner Zeitung jüngst über die geringen Reize, die Wilhelmshaven als Wohnort bietet, brachte. Gewiß mag vieles daran wahr sein. Wahr bleibt aber auch, daß sich kaum eine Stadt so sehr zur Förderung des Sportes in der Marine eignet wie Wilhelmshaven, gerade weil es hier an Zerstreuung und Abwechslung fehlt. Es gibt in Wilhelmshaven über 300 Offiziere, und wenn im Laufe des Jahres 1910 das erste Geschwader seinen bleibenden Aufenthalt nach der Nordsee verlegt haben wird, wird sich diese Zahl verdoppelt haben; da macht sich das Fehlen einer Offizier-Turnhalle recht bemerkbar.

Ich möchte diese Zeilen nicht schließen, ohne noch einmal der Freude Ausdruck zu geben über die Fortschritte, die der Fechtsport innerhalb eines Jahres, und nicht zum mindesten dank der in Dresden gefundenen Anregung, gemacht hat. Mögen sich neue Anhänger zu den alten finden und möge ihr fester Zusammenschluß dahin führen, daß wir erreichen, was uns jetzt als nächstes und wichtigstes Ziel vorschwebt. Dann wird auch erfüllt, was die Veranstalter des allgemeinen Offizier-Fecht-Turniers bezweckten: dem Fechtsport die ihm gebührende Stellung in der Marine und Armee zu erobern.

Wilhelmshaven. v. Natzmer.



Bemerkungen zur Luftschiffahrt.

Nach der ersten deutschen Flugwoche. — Das Polarluftschiff. — Luft-Verkehrslinien.

Nach der ersten deutschen Flugwoche. Am Sonntag, dem 22. August 1909, hatten wir in Reims eine sportliche Veranstaltung beginnen sehen, die einen Wendepunkt in der Geschichte des Sports darstellt; niemand hat damals an die Möglichkeit gedacht, wenige Wochen später den Gedanken einer Flugwoche nach

Deutschland zu tragen, zumal da über den „Leichter als die Luft“ (Zeppelin-, Parseval- und Groß-Konstruktionen) in Deutschland die „Schwerer als die Luft“ zu gering gewertet wurden.

Die (sehr zahlreichen) Zweifler haben Unrecht behalten; als von den Berliner Anschlagsäulen ein packendes schwarz-rotes Riesenplakat zum Besuch der Flugwoche nach Johannisthal lockte, war dort in der Zeit von nur 19 Tagen wie mit einem Zauberschlage eine neue Welt erstanden, die Heim- und Pflegestätte für das neueste Kind der Technik, die Flugmaschine.

Die Tragweite und die Einflüsse der Wettfahrten auf die Zukunft sind nicht abzusehen: der sportliche Ehrgeiz ist aufs äußerste gespornt, das Kapital interessiert, wertvolle Anregung durch die ausländischen Aviater gegeben. Diese Pionierarbeit kann nicht ohne Erfolg bleiben: schon das kommende Frühjahr wird einen Aufschwung in der deutschen Flugtechnik verzeichnen.

Von allen Fliegern hat der junge Latham durch schneidiges Manövrieren und Wagen sich die größten Sympathien bei den Millionen, die im Laufe der Woche nach Johannisthal pilgerten, erworben; der zweite Tag der Flugwoche sah ihn in grandiosem Überlandfluge mit 110 km Stundengeschwindigkeit in etwa 200 m Höhe vom Tempelhofer Felde nach Johannisthal fliegen; niemand von denen, die am herbstgrauen Wolkenhimmel mitten aus Taubenschwärmen heraus den Lathamschen Vogel heranbrausen sahen, wird diesen Augenblick vergessen; von diesem Tage an war Latham, der am sportmäßigsten von allen Teilnehmern flog, der erklärte Liebling des Publikums; wenn er in 100 m Höhe den Motor stoppte und im Gleitfluge wie ein Vogel herabschoß, oder wenn er im schnellsten Steigen den Wolken zuflog, bis sein Flieger nur noch als Punkt zu sehen war, jubelten Tausende ihm zu.

Nach ihm waren Rougier, der Unermüdliche (Voisin-Apparat), Blériot, der Kanalüberflieger, dessen Eindecker über dem Kiefernwald wie eine Libelle dahinzog, und der sportfreudige belgische Baron de Caters, die Lieblinge des Flugplatzes; Farman, der in Reims einen ungeschlagenen Weltrekord*) aufgestellt hatte (er hat in 3 Stunden 10 Minuten ununterbrochenen Fluges 189,95 km bedeckt), fand seines allzu vorsichtigen niedrigen Fliegens wegen wenig Freunde in der Menge.

An deutschen Fliegern hat der deutscher Technik Vertrauende wenig Freude erlebt: die deutschen Aviater kamen entweder gar nicht aus ihren Fliegerschuppen heraus oder sie fuhren unter der Heiterkeit des Publikums Automobil mit ihren Apparaten; der einzige Apparat, der den Ausländern wenigstens etwas von deutschem technischen Können hätte zeigen können (der des Ingenieurs Grade), hatte einen Tag vor seiner Übersiedlung nach Johannisthal bei einem Absturz schwere Havarie. Grade hat dann am 30. Oktober 1909 den Lanzpreis der Lüfte gewonnen, und nicht dadurch, daß er ihn gewann, sondern *wie* er ihn gewann, gezeigt, daß wir nun auch einen deutschen Flieger und Führer haben, der sich sehen lassen kann: die Leichtigkeit und Sicherheit, mit der er startete, flog und landete, hat man bisher nur noch an dem Franzosen Lefèbvre, dem leider zu früh Verunglückten, bewundert.

Das eine (dem gesunden Menschenverstande seit langem nicht verborgene) hat die Flugwoche und Hans Grades Erfolg erwiesen: im *Einfachen* liegt Zukunft und Entwicklung. Wohl blendet die virtuose Meisterschaft der Wrights, der Rougier und Farman in der Beherrschung ihrer Doppeldecker; aber mit der Entwicklung werden sie in der Zukunft alle nichts zu tun haben. Ein Sportsmann (Franzose) von internationaler Bedeutung sagte einmal: Das Schlimme an den Wright-Apparaten ist, daß Sie eher hundert Menschen das Seiltanzen als einem die Beherrschung des Wrightschen Apparates beibringen können.

---

*) Farman hat seitdem am 3. November 1909 in Mourmelon le Grand mit 232,21 km in 4 Stunden 17 Minuten 53 Sekunden seinen vorigen Rekord in Weit- und Dauerflug geschlagen.

Noch sind die Schraubenflieger nicht so weit, bei Wettflügen in Konkurrenz treten zu können; aber gerade darum, wenn es schon mal nötig ist, mit den Drachenfliegern Erfahrungen zu sammeln, ist Einfachheit als erste Forderung aufzustellen!

Die erste deutsche Flugwoche ist vorüber; daß nicht alles glatt gegangen ist, daß Zwistigkeiten vorgekommen sind, muß man der noch mangelnden Erfahrung und den maßlosen Forderungen der ausländischen Aviater zugute halten: Ein bleibender Wert ist geschaffen; an den deutschen Kapitalisten, Sportsmen und Ingenieuren ist's, die Stunde zu nutzen; die Flugmaschine ist — das haben die Flugwochen zu Reims und Berlin deutlich gewiesen — über die Zeit der Spielerei hinaus; wer mit Farman und Latham mehrere Kilometer als Passagier geflogen ist, wer Latham — verfolgt, aber nicht erreicht von 60 pferdigen Italawagen — heranfliegen sah, der sieht die Flugmaschine nicht in Träumen nur als Verkehrsmittel.

Die Luft ist erobert, nicht durch das Herumschleppen tückischer, unbeholfener Ballonkörper, wie alle „Leichter als die Luft" sie bedingen, sondern erobert auf einer meines Erachtens weit entwicklungsfähigeren Bahn, einer Bahn, in deren Verfolg uns andere Nationen zwar überflügelt haben, an deren Ausgang aber als Wegweiser ein deutscher Name steht, der des Meisters und Märtyrers der „Schwerer als die Luft", der Name Otto Lilienthal.

Das „Polar-Luftschiff". Vor den schönen und bleibenden Eindrücken des 29. August 1909, der „Z III" in der Reichshauptstadt sah, waren in der Presse zumeist alle kritischen Einwände gegen die doch nur unter mehreren schweren Havarien, mit Aufbietung großer technischer und militärischer Hilfsmittel möglich gewordene Berliner Fahrt verstummt. Mit Recht? Nicht klein ist die Zahl der (nicht eifersüchtigen) Fachleute, die meinen, daß nach dem einmütigen Eintreten des deutschen Volkes für das Lebenswerk des Württemberger Grafen die Richtung unseres Luftschiffahrtsinteresses zu einseitig sei, die eine Förderung der Lufteroberung im allgemeinen heischen. —

„Das Projekt der Polarexpedition im Zeppelin-Luftschiff hat greifbare Gestalt angenommen: Der Kaiser hat das Protektorat über das Unternehmen und Prinz Heinrich den Vorsitz des Arbeitsausschusses übernommen."

So stand im Juli 1909 in den Zeitungen zu lesen; nach der Berliner Fahrt Zeppelins aber mehrten sich die Zahl der Fachleute, die den Plan, das Luftschiff, das bei seinen Fahrten über deutschen Boden häufig Havarien erlitten hat, für das unendlich schwierige Wagnis einer Polarexpedition zu benutzen als sonderbaren Schwärmerplan ansprachen; am Nordpol gibt es, sagten sie, keine 400 Soldaten zum Empfang und zur Assistenz bei der Landung oder bei notwendigen Reparaturen; die lassen sich auch nicht bei 40° Kälte schnell genug ausführen; auf dem Eisfelde sind keine Begleitautomobile oder Eisenbahnwaggons in wenigen Stunden mit Ersatzmaterial und Gasnachfüllung zur Stelle. — Geheimrat Hergesell — der als Meteorologe und Vertrauter des Grafen Zeppelin beim Prinzen Heinrich in Hemmelmark war, um den Organisationsplan des Unternehmens in seinen Grundzügen festzulegen — hat die Pläne „der deutschen Luftschifferexpedition" veröffentlicht. Er betont, daß niemals die Erreichung des Nordpols der Hauptzweck gewesen ist; beabsichtigt ist ein rein wissenschaftliches Unternehmen zur Erforschung der unbekannten arktischen Regionen nördlich von Franz Joseph-Land und Spitzbergen; für die einzelnen Forschungsfahrten ist als Stützpunkt des Luftschiffes die Croß-Bai in Aussicht genommen; die Croß-Bai wurde gewählt auf Grund der Vermessungen und Lotungen des Fürsten von Monaco; sie liegt an der Westküste Spitzbergens, etwa 40 Seemeilen südlich von dem Punkte, von dem aus Andrée 1897 seine unglückliche Ballonfahrt unternahm; das Luftschiff soll die Reise von Deutschland über Norwegen

mit mehreren Zwischenlandungen antreten; im kommenden Frühjahr wird bereits eine Expedition die Vorarbeiten für das Hauptunternehmen beginnen; die Erreichung des Pols ist (zumal nach Peary und Cook) in wissenschaftlicher Beziehung keine Hauptsache: die Luftschifferpedition nimmt sich zur wichtigsten Aufgabe die geographische Erforschung der unbekannten arktischen Gegenden.

Das Polarluftschiff wird als Vermessungsschiff eingerichtet; besonderer Wert wird auf die Photogrammetrie gelegt werden; die einzelnen Fahrten sollen während des Polarsommers (Temperatur Null oder nur wenige Grad unter Null) ausgeführt werden; die Wetterverhältnisse sind im Sommer in den arktischen Breiten viel günstiger als in Mitteleuropa: der Wechsel von Tag und Nacht fällt fort; Meer und Land liegen auf weite Strecken unter zusammenhängender Eisdecke; also eine bei uns unbekannte Gleichmäßigkeit, als Folge regelmäßige längere Perioden von Windstille; und überhaupt nur Winde von geringer Stärke.

Schwierigkeiten wird dem nicht nautisch Geschulten die Orientierung und Navigierung machen: die laufende Ortsbestimmung wird zumal bei dem häufigen Nebel auf einer laufenden Kontrolle der Geschwindigkeit und Fahrtrichtung über dem Boden basieren müssen; es bedarf aber zur Luftnavigierung keiner anderen Mittel als derjenigen, welche die ältere Schwester — die Nautik — ihr in die Wiege gelegt hat.

Die Aeronautik — zu deren Ausbau von Fachleuten und Nichtfachleuten eine Unzahl praktischer und unpraktischer, zum großen Teile aber gewaltig umständlicher Methoden empfohlen wurden und werden — muß sich zunächst alle Erfahrungen der Nautik zunutze machen.

Ist der auf See Navigierende sich über die Punkte klar geworden, durch welche die Navigation in der Luft gegenüber der in seinem Elemente erschwert oder vereinfacht wird, ist er auch Luftnavigateur; zum guten Navigieren gehört eben neben Kenntnissen und Veranlagung auch ein gut Teil Gefühl, und das wird gewonnen durch Erfahrung in der Praxis. Der Luftnavigateur hat schon heute in Karte, Photogramm und Kompaß — unter Zuhilfenahme von Winkelinstrument, Zirkel, Dreiecken — das Handwerkszeug der neuen Kunst in der Hand; an ihm ist es, sich zu üben.

Wenn in gefahrlosem Fahrwasser dem Schiffsnavigateur ein halbtägliches Besteck genügt, in schwierigen Passagen rechnet auch er mit Minutenbestecks. Das wird unter Umständen für gute Luftnavigierung anfangs eben Regel werden müssen.

Die deutsche arktische Luftschifferpedition soll auf breite nationale Grundlage gestellt werden und soll neben der Erforschung des Polarmeeres die Entwicklung des Luftschiffes zur Ausführung wissenschaftlicher Arbeiten fördern.

Luft-Verkehrslinien. Am 16. November 1909 wurde in Frankfurt a. M. mit 3 Millionen ℳ Aktienkapital die (nach den Frühjahrserfolgen des Reichsluftschiffes „Z I“ geplante) Luftschiffahrt-Aktiengesellschaft gegründet; im Frühjahr 1910 sollen — da die Schwierigkeiten des Grunderwerbs die Anlage des Luftschiffhafens Frankfurt noch hinausschieben — von Friedrichshafen aus die Passagierfahrt erst mit „Z IV“ beginnen; die nächste Etappe der Linie soll Baden-Baden sein. Gegen solche Fahrten läßt sich nichts sagen: ein Omnibusverkehr in der Luft ist möglich; in der neuen Zeit — wenn reiche Neugierige die Gondeln füllen — wahrscheinlich auch rentabel.

Zu optimistisch aber erscheint manche fast täglich in der Presse ausgesprochene Hoffnung, die mit Einrichtung dieser ersten Luftschifflinie unmittelbar eine große Verkehrsrevolution (wie zur Zeit der ersten Eisenbahnen) hereinbrechen sieht.

Graf Zeppelin hat selbst schon im Jahre 1900 ausgesprochen, daß seinen Luftschiffen die Pünktlichkeit der Eisenbahnen ewig versagt bleiben würde.

Von den auf der Berliner Fahrt eingetretenen Havarien kann man absehen; Graf Zeppelin und sein Stab haben sie als „harmlose Kinderkrankheiten" bezeichnet, „die jede Neukonstruktion einmal durchmachen muß"; sie haben außerdem ehrlich zugegeben, daß die Hauptschuld „der Übereilung der Fahrt trotz verschiedener unerprobter Neuerungen" zuzurechnen ist („aber Graf Zeppelin wollte dem bereits einmal enttäuschten Berlin nicht noch einmal absagen"). — Ich greife für die Beurteilung der Luft-Verkehrsmöglichkeit nur einen Punkt heraus, die Geschwindigkeit.

1. Stundengeschwindigkeit. „Z I" hat auf seiner Pfingstfahrt in Richtung nach Berlin eine mittlere Reisegeschwindigkeit von 23,8 km in der Stunde erreicht; auf seiner Fahrt von Biberach nach Metz, nachdem besonders gutes Wetter abgewartet worden war, 38 km. „Z II" hat auf seiner Fahrt von Friedrichshafen zur Ila 30 km und von dort nach Köln 40 km gehabt. Für „Z III" war die mittlere Reisegeschwindigkeit von Bülzig bis zum Bodensee 24,2 km. „Groß II" ist nach Thüringen mit 32 km gefahren, und das französische Luftschiff „République" hat auf einer Rundfahrt von 210 km Länge eine mittlere Geschwindigkeit von 30 km in der Stunde erreicht (Prof. Schreber).

Die Geschwindigkeit wesentlich zu steigern scheint in naher Zukunft nicht möglich (trotz des neuerfundenen Leichtmetalls Elektron!); das Herumschleppen der großen Tragkörper bedingt eben großen Kraft-, also Gewichtsaufwand.

2. Fahrplanmäßige Geschwindigkeit. Zwischen Bülzig und Pegau bedeckte „Z III" 13 km pro Stunde, zwischen Ulm und Ravensburg 53 km [viermal so viel] (Prof. Schreber). Für welche Geschwindigkeit soll der Fahrplan aufgestellt werden? Nehmen wir die langsamste (Bülzig—Pegau) und die Wetterverhältnisse würden so günstig wie zwischen Ulm und Ravensburg, so müßte man — 200 km vom Ausgangspunkt — 11 Stunden auf die Weiterfahrt warten; nehme man die schnellere, wäre bei ungünstigem Wind das Luftschiff auf die 200 km 11 Stunden überfällig.

Ein Verkehr durch die Luft wird meines Erachtens nicht im Luftschiff (Leichter als die Luft), sondern im Flugschiff (Schwerer als die Luft) stattfinden.

Flugschifflinien wird es aber auch nicht geben: Auf dem Flugzeug, das dem Automobil entspricht, fliegt man, wann man will — ohne Fahrplan.

Es ist ein schönes Ding um die Begeisterung: sie hat manche Großtat vollbracht; aber vor der Begeisterung darf die Kritik nicht verstummen.

Kritik hat Gutem noch nie geschadet.

F. W. Kaiser, Kapitänleutnant.



Bericht über eine Fahrt auf dem Kungtau-Fluß.

(Mit 1 Skizze im Text und 2 Abbildungen als Titelbild.)

Der Kungtau-Fluß kommt aus der Provinz Kweichow und mündet bei Foochow in den oberen Yangtse. Infolge seiner zahlreichen Stromschnellen sowie wegen seines starken Gefälles und seiner Enge ist er für den Warentransport nicht in demselben Maße geeignet wie der obere Yangtse, Min, Kialing und der bei Suchow in den oberen Yangtse einmündende To-Fluß, nach denen die Provinz Szetchuan ihre Bezeichnung als „Vierstromland" führt. Hiernach kommt er auch für das Befahren durch Flußkanonenboote nicht in Betracht.

Meist fließt der Kungtau durch klammartige Schluchten; nur selten treten die hohen, kühn aufsteigenden Berge zurück, um freierem Gelände Platz zu machen. Wenn der Fluß durch Regengüsse im Sommer geschwollen ist, führt er gewaltige Wassermassen zu Tal, deren Kraft im Lauf der Jahre eine starke Erosion der steilen und felsigen Ufer bewirkt hat. In den Schluchten ließ sich deutlich wahrnehmen, daß das Wasser bei seinem höchsten Stande in diesem Sommer reichlich 20 m höher gestanden hat als jetzt im November.

Das Ziel meiner Fahrt war die Stromschnelle Yangkwo-tschi, 120 Li = etwa 50 km von Foochow entfernt; ich erreichte sie am Abend des zweiten Tages.

Diese Schnelle, die etwa eine Seemeile lang ist, gilt als die unangenehmste des ganzen Flusses, der hier einem breiten Gießbach ähnelt; sie ist überhaupt nur im Winter und Frühjahr bei niedrigem Wasserstande befahrbar. Während der übrigen Jahreszeit müssen Güter hier umgeladen werden. Zur Zeit meines Besuchs war ein Fahren auf ihr nicht möglich. Ihre gewundene Form bedingt eine besondere, merkwürdige Bauart der Boote, die auf dem Fluß verkehren. Heck und Bug sind seitlich in einem halben rechten Winkel abgeschnitten, und zwar das Heck von links vorn nach rechts hinten, der Bug umgekehrt. Im Grundriß haben die Boote daher die skizzierte Gestalt. Diese bewirkt, daß bei der Talfahrt — und auf diese kommt es hier allein an — an dem unteren, scharf nach rechts drehenden Ende der Schnelle der Bug nach rechts und vom Ufer weg gedrückt wird, während das Heck die Tendenz erhält, nach links und nach dem Ufer zu auszuweichen. Nur so bleiben die Boote in der Längsrichtung der Schnelle und wird vermieden, daß sie bei der außerordentlichen Stärke des Stroms und der geringen Fahrt, die sie durch das Wasser machen, auf den Felsen des linken Ufers in Stücke gehen, trotzdem sie hinten noch zwei Ruder führen, von denen das größere, aus zwei aneinander gelaschten Baumstämmen bestehend, von der mittschiffs über dem Boot errichteten hohen Brücke dirigiert wird und länger ist als das Boot selbst, etwa 20 bis 25 m.

Die Boote dieser Art dienen in erster Linie zur Beförderung von Salz nach der Provinz Kweichow.

Im vierten Kapitel seines Buches „Up the Yangtse“ (S. 157 bis 170) hat der frühere britische Konsul Parker in anschaulicher Weise seine 1881 unternommene Fahrt auf dem Kungtau von der noch mehrere Tagereisen stromaufwärts liegenden Stadt gleichen Namens nach Foochow beschrieben. Parker hält die Landschaft für großartiger und die Stromschnellen für stärker als auf dem oberen Yangtse zwischen Wanhsien und Itchang. Für die kurze von mir befahrene Strecke kann ich diesem Urteil nur beipflichten.

Trapp.



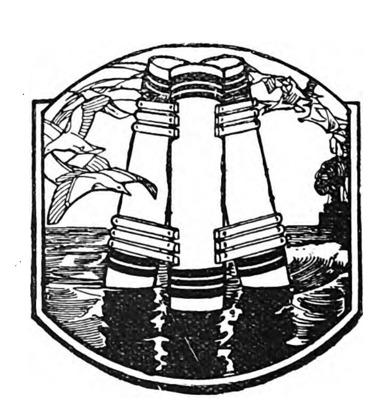
Zeitschriftenschau.

Ein mit E. v. Rz. unterzeichneter Artikel der „Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens“, 1909, Heft 12, beschäftigt sich mit der **„Typen- und Bestückungsfrage moderner Kriegsflotten“**. Ausgehend von kurzen Betrachtungen über den vermutlichen allgemeinen Verlauf der Seekriegsoperationen, legt der Verfasser zunächst die den hieraus abgeleiteten Anforderungen entsprechenden Typen fest. Für den Aufklärungsdienst hält er den Panzerkreuzer für durchaus erforderlich. Ein Scout genüge den oft schwierigen Aufgaben dieser Operationsphase nicht, man werde von ihm nur die Meldung erhalten, daß er auf den Feind gestoßen sei und sein Heil in der Flucht habe suchen müssen. Man brauche Schiffe, die ohne allzugroßes Risiko bis an das feindliche Gros herangehen und mit diesem Fühlung halten können. Dem Kleinen Kreuzer, von ihm Torpedokreuzer genannt, weist er lediglich die Rolle des Antitorpedobootschiffs und des Nachrichten- und Verbindungsschiffs zu; Torpedobootzerstörer werden dadurch unnötig. Das Torpedoboot muß Spezialfahrzeug für den Torpedoangriff bleiben. Auf das Unterseeboot geht er nicht näher ein. Vom Linienschiff fordert er die typischen Eigenschaften des eigentlichen Kampfschiffs. Während dieses den Linienkampf durchführt, umfassen die gesammelten Panzerkreuzer die feindliche Spitze oder die Queue. Diesem taktischen Manöver legt der Verfasser unseres Erachtens einen zu hohen Wert bei. Gewiß kann die Umfassung für den Ausgang eines Gefechts entscheidend sein, daß sie aber das eigentliche Mittel zum Siege wäre, kann so uneingeschränkt, wie es der Artikel ausdrückt, nicht ohne weiteres zugegeben werden. Man gewinnt nach der Darstellung den Eindruck, daß der Panzerkreuzer den Schlachtenerfolg entscheidet. Der doppelten Aufgabe des Typs entsprechend entwirft der Verfasser einen Panzerkreuzer von der gleichen Größe des Linienschiffs, 21 000 Tonnen. Was die Bestückung beider Typen anbetrifft, so erklärt er für die Tagschlachtentscheidung ein schweres Hauptkaliber und, wie er besonders betont, ein Mittelkaliber für notwendig. Als schweres Geschütz behält er das 30,5 cm-Geschütz bei (Linienschiff acht, Panzerkreuzer sechs), als Mittelartillerie möchte er das 19 cm-Geschütz eingeführt sehen (Feuertempo drei bis vier Schuß in der Minute, Brisanzgeschoß von 100 kg mit 15 kg Sprengladung; Linienschiff zwölf, Panzerkreuzer vierzehn); das 15 cm-Geschütz sei als mittleres Geschütz zu leicht, als leichtes zu schwer; das Antitorpedobootgeschütz müsse noch so leicht sein, daß man mit der Bedienung ohne Nachlassen der Kräfte ein längeres Schnellfeuer unterhalten könne. Dieser Forderung entspreche am besten etwa die 9 cm-SK. — Linienschiffs- und Panzerkreuzer-Entwurf unterscheiden sich hauptsächlich durch die Geschwindigkeit (21 kn und 27 kn) und durch die Panzerung, bei der er mehr Wert auf Ausdehnung als auf Stärke zu legen scheint (Linienschiffe maximal 280 mm, Panzerkreuzer 220 mm). Für den Torpedokreuzer entwirft er einen Typ, der mit dem kaum zu empfehlenden „Swift“-Typ große Ähnlichkeit hat. Beim Torpedoboot läßt er eine Trennung in Hochseetorpedoboot (300 Tonnen) und Motor-Küstentorpedoboot (80 Tonnen) eintreten.

„The advantages, strategical and commercial of a battleship and ocean-going steamer canal between the Forth and the Clyde.“ Über dieses Thema sprach Vizeadmiral Sir C. Campbell in der United Service Institution am 7. Juli 1909. Der Vortrag und eine Diskussion über seinen Inhalt finden sich

im Novemberheft des »Journal of the Royal United Service Institution«. Der Vortragende befürwortet das Loch Lomond- und Loch Long-Projekt. Strategisch sei der Kanal von kaum zu überschätzenden Wert, und zwar als eine Verbindung von der West- nach der Ostküste Englands und als ein im Kriegsfall gesicherter Wasserweg für havarierte Schiffe von der Ostküste nach den großen Schiffbauzentren der Westküste. Rosyth werde dann unnötig. Ein Dock mit Reparaturstelle könne schon im Loch Lomond angelegt werden. Der Wert des Kanals für den englischen und internationalen Seehandel sei ungeheuer. Er schaffe direkte Verbindungen zwischen der Ost- und Westküste des Landes und verkürze die navigatorisch nicht ungefährlichen um England herum führenden Seewege. Seine Rentabilität sei kaum zweifelhaft. — In der Diskussion werden vom militärischen Standpunkt vor allem sein Wert in einem Kriege gegen Deutschland und anderseits die Verletzlichkeit gegenüber feindlichen Handstreichen, namentlich mit Luftschiffen, erörtert.

Commander E. Hamilton Currey empfiehlt in einem kurzen Aufsatz: **„Static aids to strategy“** im »United Service Magazine« ebenfalls aufs wärmste sowohl vom militärischen wie vom handelspolitischen Standpunkt den Bau des Forth—Clyde-Kanals.



Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

Handbuch für Heer und Flotte. Herausgegeben von Georg v. Alten, Generalleutnant z. D., unter Mitwirkung von 250 der namhaftesten Fachautoritäten aller Länder. — Deutsches Verlagshaus Bong & Co., Berlin W. 57. — Preis in Halbfranz gebunden Band 26 *M*.

Dem an dieser Stelle im Jahrgang 1909, S. 135 und 498, eingehend besprochenen ersten Bande der großen v. Altenschen Enzyklopädie ist verhältnismäßig sehr schnell der zweite gefolgt, der die Stichworte „Bayreuth“ bis „Dampfsammler“ umfaßt. Der in diesen beiden Worten liegende Gegensatz veranschaulicht recht eigentümlich den Charakter dieses mustergültigen Werkes, dem kein mit seiner großen Aufgabe im Zusammenhang stehender Gegenstand zu klein, zu geringfügig oder zu fernliegend erscheint. Wir suchten z. B. eine Lücke zu entdecken, indem wir das heute vergessene Wort „Buseruntje“, die Bramtuchbluse unserer seemännischen Uniform, nachschlugen, und fanden nicht nur das Wort, sondern auch dessen Etymologie in einem knappen, aber vollständig ausreichenden Absatz zusammengefaßt. Auf derselben Seite zeugt ein Lebenslauf Busleys davon, daß auch bereits die heute für unsere technische Entwicklung bedeutsamen Männer den Anspruch haben, in diesen Kreis aufgenommen zu werden. Trotz dieser großen Vollständigkeit ist nichts Überflüssiges in dem Bande, und man staunt, wie die knappe, präzise Darstellung es ermöglichte, alles, was die Geschichte, die Kriegskunst, die Technik, die Geographie, das Verwaltungswesen, kurz sämtliche Gebiete der in Betracht kommenden Wissenschaften erfordern, in dieser Enzyklopädie zusammenzufassen. Die Befürchtung, daß das Werk angesichts der Veränderlichkeit der Kriegskunst rasch veralten müsse, erweist sich beim Studium als vollkommen unbegründet, ja man gewinnt fast den Eindruck, als könne in diesem Zusammenhange von einem Veralten überhaupt nicht die Rede sein, weil alles, was gewesen ist, dadurch seine historische Berechtigung beweist und kaum eine Frage für das spätere Interesse völlig ausscheidet. Gewiß sind die alten Bombarden heute vergessen, interessant aber bleibt, wie sie gegen Früheres einen Fortschritt darstellten und was man seiner Zeit von ihnen erwartete. Von dem reichen Material, soweit es die Marine besonders interessiert, nennen wir beim Stichwort „Brandenburg“ die Geschichte der brandenburgischen Marine und der Kolonien, ferner Belleville-Kessel, Bootsbau, Curtis-Turbine, sodann Binnenschiffahrt, Bremerhaven, Biserta, Bildungswesen und so fort in langer Reihenfolge. Wie dem ersten, so ist auch dem zweiten Bande ein reiches Material an Abbildungen, besonders von Karten, Gefechtsplänen, aber auch an farbigen Tafeln u. dgl., beigegeben; hier sei unter anderem die Tafel „Bücherzeichen“ und ganz besonders „Bildhauerkunst und Kriegertum“ genannt. Mit Recht darf man auf die Fortsetzung dieses großen Werks gespannt sein.

Militär-technisches Wörterbuch, Deutsch-Italienisch und Italienisch-Deutsch, für Armee und Marine. Von Vittorio Faitini. — Vertrieb für Deutschland durch E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin SW., Kochstraße 68/71. — Preis gebunden je 6 *M*.

Der Verfasser, Hauptmann an der Militärschule und Professor der deutschen Sprache, hat es sich zur Aufgabe gemacht, in den vorliegenden zwei Bänden alle Fachausdrücke der Armee und Marine zu sammeln. Es sind dies nicht nur Bezeich-

nungen für technische Gegenstände, sondern auch alle Wörter, die in Reglements, Fachaufsätzen und im Schriftwesen vorkommen können. Wenn auch die technischen Ausdrücke nicht so eingehend behandelt sind wie in spezialtechnischen Wörterbüchern, z. B. dem illustrierten technischen Wörterbuch in sechs Sprachen von Deinhardt und Schlomann, so wird das vorliegende Werk doch in den meisten Fällen genügen. Auch sind die Ausdrücke, die sich auf Spezialwissenschaften, z. B. Physik, Chemie, Mechanik, Elektrotechnik, beziehen, aufgenommen. G.

Einzelschriften zum russisch-japanischen Krieg (Beihefte zu „Streffleurs Militärische Zeitschrift“). 18./19. Heft. — Wien 1909. Seidel & Sohn. — 5 Kronen.

Das vorliegende Heft bietet, ebenso wie die früheren sehr geschätzten Einzelschriften, einen wertvollen, auf sorgfältiger und gründlicher Forschung beruhenden Beitrag zur Geschichte des russisch-japanischen Krieges. Es behandelt die Gefechte am Dalin-Paß und bei Sjanchatan, die Operationen nach der Einnahme des Dalin-Passes und das Gefecht bei Simutschön.

Die Subventionen der ausländischen Handelsflotten und ihre Bedeutung für die Entwicklung der Seeschiffahrt. Von B. Huldermann, Generalsekretär der Hamburg-Amerika Linie. Herausgegeben auf Veranlassung der Hamburg-Amerika Linie und des Vereins Hamburger Reeder. — E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin. — Preis 1,50 ℳ.

Die gesamten Klagen der deutschen Reederei, mit denen unsere Leser durch die alljährlich wiederholte Wiedergabe des Jahresberichts des Vereins Hamburger Reeder bekannt sind, finden sich in der oben bezeichneten kleinen Schrift in Form eines Vortrages zusammengefaßt. Besonders behandelt und herausgehoben ist die Frage der Subventionen, und hier findet sich der interessante Nachweis, daß die Höhe der Subventionen bei den einzelnen Kauffahrteimarinen genau im Verhältnis zu ihrer Bedeutungslosigkeit und Minderwertigkeit zunimmt. Zu oberst steht Frankreich, wo durch die Subventionierung der Segelschiffahrt erreicht ist, daß die Segler in Ballast von England nach Australien gehen, um ihre Meilenprämien zu verdienen. „Daß das ein wirtschaftlicher Unsinn ist, bedarf keines Beweises“, sagt der Verfasser mit Recht, und man wird ihm auch weiterhin darin zustimmen müssen, daß die zur Zeit obwaltende Steigerung des Subventionsprinzips ihre sehr großen Bedenken hat, angesichts des noch immer nicht zurückflutenden Angebots überzähliger Tonnage. Daß Deutschland von allen Völkern der Erde die geringste Subvention pro Registertonne seiner Handelsflotte zahlt, wird als beruhigendes Zeichen für die Gesundheit unserer wirtschaftlichen Zustände gelten dürfen. Die ganze Schrift ist für den hochwichtigen Gegenstand von außerordentlichem Interesse, sie ist für uns in höchstem Grade belehrend gewesen.

Vom Seekadetten zum Feldmarschall. Von Evelyn Wood, F. M. Autorisierte Übersetzung aus dem Englischen von Kontreadmiral z. D. M. Plüddemann. — Verlag von Karl Siegismund, Berlin. — Preis 10 ℳ, gebunden 12 ℳ.

Erst ganz allmählich bereichert sich auch die deutsche Literatur, und zwar hauptsächlich durch das Verdienst der Königlichen Hofbuchhandlung E. S. Mittler & Sohn, Berlin, mit Lebensläufen bedeutender Generale, die uns sonst nur aus der Geschichte bekannt sind. Was an solchen Büchern in den letzten Jahren erschienen, ist an dieser Stelle entsprechend gewürdigt worden. Trotz der interessanten und überall auf große Hintergründe gezeichneten Lebensschicksale dieser Männer haben wir indessen kaum einen solchen Handegen in unseren Reihen, wie deren so viele in der englischen Armee und Marine zu finden waren, die, soweit die neuere Zeit in Betracht kommt,

vor Sebastopol anfingen und dann in Indien, im Zululand und im Sudan ihre kriegerische Tätigkeit fortsetzten, und — merkwürdig genug — immer noch Zeit fanden, über diese so mannigfachen Schicksale unter persönlichem Eingehen auf Kleinigkeiten und Einzelheiten zu berichten. Daß diese nicht nur für den Soldaten überaus lesenswerten Bücher dem deutschen Publikum zugänglich werden, verdanken wir der bewundernswerten Ausdauer des Kontreadmirals Plüddemann und dem Interesse des Siegismundschen Verlages, die wohl beide dabei mehr von idealen als materiellen Gesichtspunkten geleitet werden. Über sämtliche derartigen Veröffentlichungen ist an dieser Stelle bei ihrem Erscheinen berichtet worden. Wir erinnern noch einmal an den Herzog von Cambridge, an Fremantle und Wolseley sowie an Ottleys Bericht über die britische Gesandtschaft nach Tibet. Wenn auch die Bücher für die immerhin auch Unterhaltungszwecken gewidmeten Schiffsbüchereien etwas umfangreich sein mögen, so wird man sie auch diesen als wertvollen Bestandteil einverleiben dürfen, denn insbesondere für den jungen Offizier sind diese Erinnerungen hervorragend geeignet, um als Beispiel und Ansporn zu dienen.

Fürst Bülows Reden, nebst urkundlichen Beiträgen zu seiner Politik.

Band I: 1897 bis 1903. Mit dem Bildnis des Reichskanzlers und einem ausführlichen Namen- und Sachregister. Herausgegeben von Johannes Penzler. Neue Ausgabe. Preis geheftet 7 *M*, in Leinen gebunden 8,50 *M*.

Band II: 1903 bis 1906. Mit einem ausführlichen Namen- und Sachregister. Herausgegeben von Johannes Penzler. Preis geheftet 7 *M*, in Leinen gebunden 8,50 *M*.

Band III: 1907 bis 1909. Mit dem Bildnis des Fürsten und einem ausführlichen Namen- und Sachregister. Herausgegeben von Prof. Dr. Otto Hötzsch. Preis geheftet 7 *M*, in Leinen gebunden 8,50 *M*.

Band I bis III auf einmal bezogen: geheftet 15 *M*, in Leinen gebunden 19,50 *M*.
Verlag von Georg Reimer, Berlin.

Wer sich mit Politik und Geschichte der Gegenwart zu beschäftigen hat, der weiß, wie unendlich schwierig es zumeist schon nach ganz kurzer Frist ist, einen Gegenstand sich von neuem vorzustellen und ein zuverlässiges Bild davon zu gewinnen. Es kommt dies daher, daß wir uns allzusehr auf die Zeitungen verlassen, die als geschichtliche Quelle meist höchst ungeeignet, auch viel zu umfangreich sind, sie zu sammeln, um dann nach Monaten oder kurzen Jahren darin nach einzelnen, durch viele Blätter zerstreuten Umständen zu suchen. Hierin liegt die Rechtfertigung und der hohe Wert von Büchern der vorbezeichneten Art, selbst wenn dabei nicht ganz zu vermeiden ist, daß auch einzelnes Nebensächliche mit für die Nachwelt aufbewahrt wird. Die durch den Fürsten Bülow gekennzeichnete Periode — in höchstem Maße eine Periode modernster Entwicklungsgeschichte — liegt nun abgeschlossen hinter uns; wir vermögen uns erst jetzt in vollem Maße ein Bild davon zu machen, was sie uns versprochen und was sie uns tatsächlich gebracht hat. Im großen und ganzen sind wir ja Gott sei Dank berechtigt, mit voller Befriedigung auf diese Zeit zurückzublicken, in der eine charaktervolle, geschickte Persönlichkeit an der Spitze stand und die schwere Kunst übte, die widerstreitenden Interessen gegeneinander abzustimmen und das Staatsschiff um die mannigfachen Klippen herumzusteuern.

„Fürst Bülows Reden“ werden mit der Zeit noch an Interesse gewinnen. Wer seine Hausbücherei mit dem erforderlichen Rüstzeug ausstatten und sie dem ihm nachstrebenden Sohne vollständig zum Weiterarbeiten hinterlassen will, möge nicht verfehlen, die stattlichen Bände seiner Sammlung einzuverleiben.

Major Wilhelm Langheld: **20 Jahre in deutschen Kolonien.** — 431 Seiten mit 180 Bildern und 2 Karten. Verlag von Wilhelm Weicher, Berlin W. 30, Haberlandstraße 4. — Geheftet 9 *M*, vornehm gebunden 10 *M*.

Major Langheld ist einer unserer ältesten Afrikaner. Er war schon mit Wissmann und Gravenreuth draußen, er lernte dort noch Stanley und Emin Pascha kennen und kehrte endgültig erst 1908 zurück. Einmal überschlug er den Heimatsurlaub, weil seine Gattin, die treue Gefährtin seiner Arbeit, die kurz vor ihm die Reise nach Deutschland angetreten hatte, kaum zurückgekehrt, einem Schwarzwasserfieber-Anfall erlag; so kann auch er allzuvieles erzählen von dem, „was Afrika mir gab und nahm“. Langhelds Tätigkeit wechselte zwischen Ostafrika und Kamerun; hier hat er die kriegerische und die friedliche Tätigkeit, die Freuden und Leiden des Kolonialpioniers als Offizier und als Bezirksamtmann im vollsten Maße kennen gelernt; kaum einer der in unserer Kolonialgeschichte bekannten Namen fehlt in der langen Liste der Männer, von denen er in seinem Buche berichtet. Er erlebte die Zeit, in der man in Deutschland den Kolonien so gleichgültig gegenüberstand, daß z. B. die Vernichtung der Expedition Zelewski an keiner Stelle den Gedanken eines Vergeltungszuges wachrief, und er hatte anderseits die Genugtuung, am Schluß seines Aufenthaltes die Bahnbauten energisch in die Hand genommen zu sehen, die, fünfzehn Jahre früher begonnen, uns vor so vielem Schaden bewahrt und uns einen erheblichen Vorsprung, vor allem gegenüber Englands Wettbewerb, geboten hätten. Alles in allem gewährt Langhelds Buch einen überaus anregenden Überblick über die Werdezeit unserer Schutzgebiete im tropischen Afrika, um so anziehender, als die Person des Berichterstatters sich nirgends hervordrängt und überall die menschliche Anteilnahme an den Geschicken seiner weißen und schwarzen Gefährten liebenswürdig in die Erscheinung tritt. Der Bilderschmuck ist im Vergleich zu dem, was sonst heute meist geboten wird, anspruchslos. Interesse bieten die beiden Karten. Langhelds Buch wäre insbesondere als eine zweckentsprechende Lektüre für die reifere Jugend zu bezeichnen.

Küstenbilder vom Mittelmeer und der Adria. Von Georg Evers. — Hildesheim, Franz Borgmeyer. — Preis 2,50 *M*.

Der Verfasser ging Pfade abseits vom großen Touristenverkehr. Wir begleiten ihn im Stellwagen und dem altertümlichen „Sandalo“ durch die pontinischen Sümpfe zum Berg der Circe und von da zu Saturns Versteck, wo »Setia urbs vetusta« auf einem Hügel liegt: »vini optimi ferax«. Wir helfen ihm im Quarnero Polypen und Tune fangen, und schmunzeln behaglich bei der Angst seiner Begleiter vor den für Haie gehaltenen Delphinen. So kommt unter sparsamer Beigabe wissenschaftlicher Erklärungen ein überaus ansprechendes, harmloses Buch zustande, das dem Reiselustigen eine vergnügte Vorbereitung, dem aus dem oft so wolkigen „ewig blauen“ Himmel Italiens Heimgekehrten fröhliche Rückerinnerungen und im ganzen eine höchst willkommene Unterhaltung bietet.

Mit deutschen Kolonistenjungens durch den brasilianischen Urwald. Selbsterlebtes. Eine Reise nach und durch Südbrasilien und seine deutschvölkischen Kolonien. Von Oberleutnant Dr. K. A. Wettstein. Mit 22 Abbildungen, 19 Tafeln und 1 Karte. — Verlag von Friedrich Engelmann, Leipzig. — Preis 3 *M*.

Verfasser war mit in Südwestafrika; das hat ihn wie so manchen Anderen für die engen Verhältnisse der deutschen Heimat verdorben, und er übernahm gern den Auftrag der Hanseatischen Kolonisationsgesellschaft, zwischen den nunmehr fünfzig Jahre alten deutschen Kolonien Joinville und Blumenau einen Weg über das beide

trennende hohe Gebirge zu erkunden. Über diese Erkundungsfahrt hat er für jugendliche Leser Bericht erstattet. Er schildert die Kolonien, deren schwäbische Bewohner bei aller Anhänglichkeit an das neue Vaterland auch in ihren Nachkommen Deutsche geblieben sind, und weiterhin seine teilweise abenteuerliche und gefahrvolle Erkundung, deren Strapazen in dem erwünschten Erfolge Belohnung fanden. Das in Anbetracht des Gebotenen sehr wohlfeile Buch ist wohl geeignet, auf einen jugendlichen Leserkreis anregend und belehrend zu wirken; auch für Schiffsjungen würde es einen sehr passenden Lesestoff darstellen. Hübsch ist das vorangestellte Motto, ein Ausspruch des Herzogs Johann Albrecht: „Besser ein früher Tod unter Palmen, als ein untätig Leben daheim“.

Kairo—Bagdad—Konstantinopel. Wanderungen und Stimmungen von E. v. Hoffmeister. — Verlag von B. G. Teubner, Leipzig—Berlin. — Preis 8 M.

Generalleutnant v. Hoffmeister war 1900/01 mit in China, seitdem lockt ihn die Ferne, und er hat die Schilderungen früherer Reisen in einem Buche „Aus Ost und Süd“ im Verlage von C. Winter, Heidelberg, zusammengefaßt. Der hiermit erreichte Erfolg veranlaßte ihn zu einem neuen Unternehmen, indem er von Kairo zu Schiff nach Jaffa und von da nach Damaskus reiste und dann eine Wanderung von vier Monaten unternahm, die ihn nach Bagdad, nach dem Wallfahrtsorte Kerbela, über Ninive und Mosul nach Urfa und durch die Cilizischen Pforten bis an den gegenwärtigen Endpunkt der Bagdad-Bahn führte. Ausgestattet mit Empfehlungen von deutscher amtlicher Seite, fand der Reisende überall die ausgiebigste und zuvorkommendste Unterstützung durch die türkischen Behörden, und es war ihm möglich, zu Punkten vorzudringen und Dinge zu sehen, die sonst den Ungläubigen sorglich verschlossen werden. Mit seinem Kodak brachte er eine reiche Beute durchweg ganz vortrefflicher Abbildungen heim, die nun in großer Zahl sein Buch schmücken. Die der Reiseschilderung eingefügten Betrachtungen und Stimmungen, die, dem durchquerten Gebiet entsprechend, vielfach religiöse Fragen berühren, geben der fesselnden Erzählung einen eigenen Reiz und beleben und durchleuchten das Bild überall sehr zu seinem Vorteil. So schuf der Verfasser ein Werk, das mit zu dem Besten gehört, was uns in langjähriger Referententätigkeit begegnet ist. Bei der prächtigen Ausstattung und dem reichen Bilderschmuck muß es als auffallend wohlfeil bezeichnet werden. Es würde sich ganz besonders zu Geschenkzwecken, aber auch zur Einfügung in die für Offiziere und Seekadetten bestimmten Bibliotheken eignen. Äußerlich erinnert das Buch an Hübner: „Eine Pforte zum schwarzen Erdteil“ — „Marine-Rundschau“, 1904, S. 752.

Shackleton: **21 Meilen vom Südpol.** Komplett in 40 Lieferungen à 50 Pf. oder zwei Bände gebunden 20 M. — Wilhelm Süsserott, Hofbuchhändler, Berlin W. 30.

Leutnant Shackleton war schon mit der „Discovery“ im Südlichen Eismeer, es lockte und trieb ihn, noch ein zweites Mal die gefahrvolle Reise anzutreten, und in den reich illustrierten beiden Bänden des oben bezeichneten Werkes berichten er und die Teilnehmer seiner Expedition von ihren Erlebnissen und Erfolgen. Ein alter Robbenfänger mit einer Hilfsmaschine führte die Reisenden in ihr Winterquartier, von dem aus sie zu Fuß und zu Schlitten, aber auch unter Zuhilfenahme eines Automobils und mit mandschurischen Ponies ihre einzelnen Forschungen und Untersuchungen unternahmen. Die gänzliche Erschöpfung aller Hilfsmittel nötigte den Verfasser, dicht vor dem Ziel, dem geographischen Südpol, umzukehren. Die Erlebnisse und Ergebnisse finden in den beiden Bänden eine überaus fesselnde Darstellung, die das Werk zu einer zugleich anziehenden und spannenden Lektüre macht. Den

Photographien sieht man zum Teil die ungünstigen Umstände an, unter denen sie entstanden sind, sehr gut sind dagegen die von einem der Expeditionsteilnehmer herrührenden Skizzen in Wasserfarben. Die Übersetzung von Frederik Becker liest sich zwar im allgemeinen gut, enthält aber einige Unebenheiten.

Helgoland und seine Sprache. Beiträge zur Volks- und Sprachkunde. Von Professor Dr. Theodor Siebs-Breslau. Mit einer Karte von Helgoland. — Cuxhaven, bei Rauschenplat. — Preis 3 *M*.

In dem vorbezeichneten Buche liegt das Ergebnis unendlich mühsamer Arbeit vor; was darin gesammelt ist, möchte manchem entbehrlich scheinen, denn der Kurgast oder flüchtige Besucher Helgolands, der höchstens einmal mit einem Fischer die Insel umfährt, wird auch mit seinem Hochdeutsch fertig. Gleichwohl scheint das Buch, das in gewissem Sinne dem Untergang geweihte Reste sammelte, nicht nur für die Wissenschaft erheblich, wir wurden vielmehr durch einen von Helgoland kommenden dienstlichen Antrag darauf aufmerksam und möchten es nunmehr allen daselbst stationierten Behörden und Angehörigen der Marine empfehlen, für die es von nicht unerheblichem Interesse ist, die Helgoländer, auch wenn sie unter sich sind, zu verstehen und ihnen gegebenenfalls in ihrem eigenartigen Idiom antworten zu können. Für sie werden auch die dem Buche vorangestellten geschichtlichen Daten usw. von Bedeutung sein.

Ninive und Babylon. Von Professor Dr. C. Bezold. Mit 110 Abbildungen. Dritte, abermals erweiterte Auflage. Band 18 der „Monographien zur Weltgeschichte. — Verlag von Velhagen & Klasing, Bielefeld und Leipzig. — 4 *M*.

Paul Rohrbachs und Generalleutnant v. Hoffmeisters Schilderungen von dem Land zwischen Euphrat und Tigris, das sich neuerdings wieder in den Vordergrund des politischen Interesses drängt, veranlaßten uns, das oben genannte Werk in den Kreis unserer Besprechungen einzubeziehen. Seiner Zweckbestimmung entsprechend behandelt es in erster Linie die Geschichte dieser alten Kulturzentren und weiterhin die Arbeiten, die geleistet wurden, um die versunkene Zeit in ihren stummen Resten der Gegenwart vor Augen zu führen und verständlich zu machen. Eine Fülle von Abbildungen macht uns mit der Geschichte, der Lebensweise und den Anschauungen der Bewohner dieser uralten Herrlichkeit bekannt. Das Buch erscheint als notwendige Ergänzung der beiden weiter oben genannten Werke.

Das kranke England. Eine Schilderung des heutigen England auf Grund der Aussagen englischer Autoritäten. Von Dr. Abel-Musgrave. — Frankfurt a. M. 1909. Neuer Frankfurter Verlag. — Preis broschiert 3 *M*, gebunden 4 *M*.

In Frankreich beschäftigen sich Driant, Humbert und andere damit, ihren Landsleuten klarzumachen, daß bei ihnen, insbesondere soweit Heer und Flotte in Frage kommen, alles verrottet und im Verfall begriffen ist. Jetzt schließt sich ihnen für England der Verfasser des obigen Buches an; er beschränkt sich aber nicht nur auf die englische Wehrmacht, sondern geht auch die Schule, die Universitäten, Handel und Gewerbe und die schönen Künste durch, um den Engländern, und zwar durchweg nicht in eigenen Betrachtungen, sondern unter Berufung auf hervorragende englische Autoritäten nachzuweisen, daß bei ihnen Oberflächlichkeit, Überhebung und Indolenz an die Stelle ernster Arbeit und bescheidenen Strebens getreten sind. Wir mögen uns irren, aber auf uns machen alle diese Bücher den Eindruck bestellter Arbeit. Wir mögen sie lesen, aber wir dürfen uns dadurch keineswegs abhalten lassen, mit Nachdruck vor der eigenen Tür zu kehren.

Dr. Paul Beusch: **Die Reichsfinanzen und die Steuerreform 1909.** — Volksvereins-Verlag M.-Gladbach. — Preis 2 *M*.

Die sehr fleißige Schrift gibt einen Überblick über die Entwicklung der Reichsfinanzen und die Gestaltung, die sie durch die Reform der letzten Tagung des Reichstages gewonnen haben. Bei dem allgemeinen Interesse an dem so schwer zu erfassenden Gegenstande ist das Buch höchst willkommen und kann zur Benutzung bei allen in Betracht kommenden Fragen bestens empfohlen werden. Der Anhang über die Verteilung der Steuerbelastung innerhalb der Bevölkerung und der darin enthaltene Vergleich mit den übrigen europäischen Nationen liefert einen dankenswerten Beitrag zur Beurteilung dieser ungemein schwierigen Frage. Wertvoll ist darin besonders der Nachweis der inneren Gerechtigkeit unserer indirekten Belastung, durch die nur allerhöchstens annähernd eine Gleichmäßigkeit der Beanspruchung für Staatszwecke innerhalb der Gesamtheit der Bevölkerung erreicht und die sonstige Überlastung der Zahlungsfähigen ausgeglichen wird.

Aus der Sammlung **„Aus Natur und Geisteswelt"** — B. G. Teubner, Leipzig; Ladenpreis pro Band 1,25 *M* — liegen uns vor:

v. Bardeleben: **Anatomie des Menschen.** Teil V: Statik und Mechanik des menschlichen Körpers — ein Gegenstand, der militärischen Lesern näher liegt, als man zunächst annimmt. Die durch zahlreiche Figuren erläuterte Beanspruchung der Gliedmaßen beim Marschieren, Turnen und Reiten gibt lebhaft zu denken; ihre Darstellung wird dazu beitragen, innerhalb der zu fordernden Leistungen den richtigen Mittelweg zu finden.

Chr. G. Barth: **Unsere Schutzgebiete nach ihren wirtschaftlichen Verhältnissen.** — Im Rahmen der kleinen Bände der Sammlung eine sehr dankenswerte Übersicht, die ein Studium der allzu umfangreichen Spezialliteratur entbehrlich macht. Über diese ist eine bis zur Gegenwart fortgesetzte Übersicht der Bücher, Zeitschriften, Jahresberichte usw. beigefügt.

Meyer: **Der Krieg im Zeitalter des Verkehrs und der Technik** — eine insbesondere an dem Kriege von 1870 als Beispiel durchgeführte Darstellung, wie sich mit den heutigen Hilfsmitteln der Verlauf eines Feldzuges gestalten würde. Die Form ist in sehr vielen Beziehungen verändert, das Wesen der Sache ist dasselbe geblieben, das Werkzeug, unser Heer, steht auf unerschüttert gleicher Grundlage.

J. Möller: **Nautik** — ein für den Laien, aber wohl auch für die Anwärter des Seemannsberufes sehr zweckmäßig zusammengestellter Überblick über die Elemente der nautischen Wissenschaft, Instrumente, Karten und die Erscheinungen der uns umgebenden Natur, nach denen das Verhalten und die Entschlüsse des Schiffers in See bestimmt werden.

O. Weber: **1848.** 2. Auflage. — Mehr als sechzig Jahre sind seit dem „tollen Jahre" vergangen, jenem Völkerfrühling, dem auch die Marine ihre Entstehung verdankt. Wenig bleibende Früchte hat das tolle Jahr gezeitigt, die „deutsche Flotte" wird für alle Zeit eine wehmütige Erinnerung bleiben, trotz alledem war 1848 der Ausgangspunkt, auf den in den letzten Gründen vieles, was heute besteht, zurückgeführt werden muß. Die Kenntnis der Ereignisse von 1848 ist jedenfalls für das Verständnis der heutigen Zustände unerläßlich, und demnach ist diese zweite Auflage als sehr erwünscht zu begrüßen.

Die Berliner West-Buchhandlung E. Kantorowicz, Potsdamerstraße 135, bietet antiquarisch zum Preise von 6,80 *M* die Restbestände eines Prachtwerkes: **„Küstenfahrten von der Nord- und Ostsee"** an, das mit seinem Text und hervor-

ragend guten Bildern, keine Photographien, sondern überall Nachbildungen künstlerischer Originale, den Leser von Emden bis nach Nimmersatt an der östlichsten Ecke der deutschen Ostseeküste begleitet. Wenn auch das fast dreißig Jahre alte Werk in allzu vielen Beziehungen von einem „Es war einmal" berichtet, so wird es doch gerade deshalb den alten Angehörigen der Marine eine liebe und in mancher Richtung wehmütige Erinnerung zu bieten geeignet sein; wir benutzen deshalb gern die Gelegenheit, unsere Leser auf dieses Angebot hinzuweisen. Wir würden uns freuen, wenn aus diesem Anlaß noch eine größere Zahl dieser wertvollen, schönen Bücher die ihnen zukommende Heimstatt fände.

Konrad Kretschmer: **Die italienischen Portulane des Mittelalters.** Ein Beitrag zur Geschichte der Kartographie und Nautik. (Heft 13 der „Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde und des Geographischen Instituts an der Universität Berlin. Herausgegeben von dessen Direktor Albrecht Penck.) Mit einer Kartenbeilage. — Berlin, Februar 1909. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 25 M, gebunden 27,50 M.

Der Verfasser hat eine für die Geschichte der Nautik sehr wertvolle Arbeit der Öffentlichkeit übergeben, die sich durchweg auf Quellenmaterial stützt. Auf Grund der von ihm veröffentlichten selbst gefertigten Abschriften und der erhalten gebliebenen Portulane (Segelanweisungen) sowie der Beschreibung der mittelalterlichen Seekarten prüft der Verfasser die vielumstrittene Frage nach dem Entstehungsalter der italienischen Seekarte und kommt zu dem Schluß, daß die Annahme antiker Originale zu verwerfen sei, und zu einer Bestätigung der von Theobald Fischer aufgestellten Behauptung, „daß die Mitte des 13. Jahrhunderts der früheste Zeitpunkt ihrer Entstehung ist".

Durch den Abdruck der Portulane hat der Verfasser sie allgemein der Wissenschaft zugänglich gemacht und sich auch dadurch ein großes Verdienst erworben. Ein weiteres Ergebnis seiner Forschungen ist der Nachweis, daß wie auf den Seekarten so auch im Portulan des Pietro de Versi (15. Jahrhundert) für die Mittelmeerküsten als Maßeinheit die miglia = 1,4 km, für die atlantischen Küsten die legua maritima = 5,5 km, also rund viermal so groß als die römische Meile, verwendet worden ist. Die Einführung der legua maritima möchte der Verfasser den Portugiesen zuschreiben.

Als Einführung gibt der Verfasser eine Übersicht über die seefahrenden Völker Südeuropas bis zum Schluß des Mittelalters, die auch ihre nautischen Kenntnisse und ihre Schiffbautechnik umfaßt, als Schluß einen Kommentar, d. h. eine Zusammenstellung der in den Karten und Portulanen enthaltenen Ortsnamen, nach Küstenabschnitten geordnet und mit Nachweis der Quelle und, soweit sie sich haben feststellen lassen, ihren heutigen Namen: eine ungemein fleißige und schätzenswerte Arbeit.

Als Beilage ist eine dem Museum für Meereskunde gehörige italienische Seekarte aus der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts, auf 3/4 der Originalgröße verkleinert und photolithographisch reproduziert, beigegeben. M.

Traité de machines à vapeur marines, la machine alternative. Par E. Brosser et R. Lelong. — Verlag von Augustin Challamel, Paris, Rue Jacob 17.

Obige Chefingenieure der französischen Marine haben mit diesem Werk ein sehr beachtenswertes Lehrbuch für Maschinenkunde an den Ingenieurschulen herausgegeben. Es behandelt den Lehrstoff dieses Faches in übersichtlicher, leicht faßbarer Weise. Einesteils wird Kritik an dem Bestehenden geübt und mit großer Sachkenntnis

in die Theorie eingedrungen, ohne auf nicht einwandfreie Wege abzuschweifen, anderenteils wird durch das besprochene Material dem Konstrukteur manches Nachahmenswerte vorgeführt. Die Verhältnisse der französischen Marine sind selbstverständlich zugrunde gelegt, die Beispiele beziehen sich auf französische Kriegschiffe. Recht praktisch ist die Einfügung eines Kapitels über die Montage der Schiffsmaschinen und über Schmiereinrichtungen. Das Werk ist ein vorzüglicher Leitfaden für den Unterricht und eignet sich gleichfalls zum Selbststudium für den in der Praxis stehenden Ingenieur. G.

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem Stern [*] bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

* Auf zur See! Aussichten für junge Leute in der Handelsmarine. Leipzig 1909. R. Sattler. 1,00 M.
* Baker, Th. J.: Sextant errors. Portsmouth 1909. J. Griffin & Co. 1 s.
* Bauer, M. H.: Das Motorboot und seine Behandlung. Berlin 1910. R. C. Schmidt. 3,00 M.
* Deutscher Seefischerei-Almanach für 1910. Hannover und Leipzig 1910. Hahnsche Buchhandlung. 4,50 M.

Gallois, E.: La France dans l'Ocean Indien. Paris 1909. 2,40 M.

* Hagedorn, Dr. B.: Ostfrieslands Handel und Schiffahrt im 16. Jahrhundert. Berlin 1910. K. Curtius. 9,00 M.
* Mason, F. H.: The book of British ships. London 1910. H. Frowde. 5 s.
* Pabst, A.: Die Wasserstraße Riga—Cherson und die Projekte für ein großes russisches Wasserstraßennetz. — Riga 1909. P. Kerkovius. 2,00 M.

Schalk, G.: Unter der Kriegsflagge der deutschen Hansa. 3. Auflage. München 1909. G. W. Dietrich. 5,00 M.

* Schott, Dr. G.: Weltkarte zur Übersicht der Meeresströmungen und Schiffswege. 3. Auflage. — Berlin 1909. D. Reimer. 12,00 M.
* Schreckenthal, Dr. P.: Die Entwicklung des internationalen Seekriegsrechtes seit der Pariser Deklaration. — Wien 1909. Export-Akademie des K. K. Handelsministeriums. 0,60 M.



Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiffs- und Maschinenbau, Kessel.

Titel	Quelle
Neuer Antrieb für Turbinendampfer.	Prometheus, Nr. 1047.
Unit. States turbine battleship »North Dakota«.	Eg., 19. 11., 3. 12. 09; S. A., 13. 11. 09.
The exhaust steam turbine.	E., 19. 11. 09.
H. M. S. »Invincible«.	Ebenda.
Propelling machinery for warships.	Ebenda und 26. 11. 09; Marine Engineer, Dezember 1909.
Les constructions neuves.	Y., Nr. 1654, 20. 11. 09.
Über Dampfturbinen-Kondensation.	Die Turbine, Jahrg. 6, Nr. 45.
Verwertung der Versuchsergebnisse mit Modellpropellern.	S., Jahrg. 11, Nr. 4.
Ventilsteuerungen für Schiffsmaschinen.	Ebenda und Nr. 5.
Launch of H. M. S. »Gloucester«.	Eg., 3. 12. 09.
Kesselsteingegenmittel „Tartigen".	Ztschr. f. Dampfkessel, 1909, Nr. 48.
H. M. S. »Orion«.	E., 26. 11. 09.
Von der Helling ins Wasser.	D. F., 1909, Nr. 11.
Marine engines and superheated steam.	Marine Engineer, Dezember 1909.
A new design of boiler.	Ebenda.
Electrical propulsion of ships.	Electrician, 26. 11. 09; Electr. Rev. 27. 11. 09.
Modern destroyers. Characteristics.	N. M. R., 2. 12. 09.
The future of the hydroplane.	Nautical Magazine, Dezember 1909.
Manometrische Tiefgangs- und Gewichtsbestimmung von Schiffen.	H., 1909, Nr. 49.
Schiffe aus Eisenbeton.	Ebenda.
»L'Jéna« et le projet des 23 000 tonnes.	M. d. F., 1909, Nr. 49.
Eine neue Lösung des Schiffsturbinenproblems.	Ztschr. d. Vereins dtsch. Ingenieure, 1909, Nr. 49.
The design and performance of Curtis marine turbines.	Eg., 3. 12. 09.
Transmission gear for marine turbines.	Ebenda.
The steam trials of H. M. S. »Vanguard«.	Ebenda.
Novel types of warships?	E., 3. 12. 09.
Warship tonnage.	A. N. J., 27. 11. 09.
Die Schiffsmaschine.	Das Schiff, 10. 12. 09.
Marine boiler designs; construction and economy.	S. W., 8. 12. 09.
Le cuirassé »Justice«.	La Vie Maritime, 10. 12. 09.
The German »Dreadnoughts«.	E., 10. 12. 09.
The exhaust steam turbine.	Ebenda.
A new reversible marine oil engine.	Ebenda.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Titel	Quelle
Über einen Gewehrrücklaufmesser mit optischer Registrierung des Rücklaufweges.	Z. S. u. S., 1909, Nr. 22, 23.
Hydraulische Pulver-Preßanlagen deutscher Erzeugung.	Ebenda, Nr. 22.

Warship armament.	E., 19. 11. 09.
Artillery for airship attack.	S. A., 20. 11. 09.
The new fourteen-inch army and navy guns.	Ebenda.
Graphical illustrations of Kaiser's theory on calculating stresses and strains in built-up guns.	Eg., 26. 11. 09.
Le canon sur la mer. L'unité de calibre.	A. Ma., 30. 11. 09.
Sights for small arms and machine-guns.	Eg., 3. 12. 09.
The triple-gun turret.	Ebenda und N. M. R., 9. 12. 09.
Die Marineartillerie und der Kampf um die Einführung von Hochexplosivgranaten.	M. S., 1909, Nr. 12.
L'artillerie de nos futurs cuirassés.	M. d. F., 1909, Nr. 50.

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

Nos nouveaux torpilleurs.	A. Ma., 15. 11. 09.
The Schneider torpedo-testing station.	S. A. Suppl., 13. 11. 09.
Kriegswert der Torpedowaffe.	U., Jahrg. 12, Nr. 3.
Lufttorpedos.	M. A. G., 1909, Nr. 11.
La navigation sous-marine.	L. M., November 1909.

Küstenverteidigung, Landungen.

Die Flotte und die Verteidigung der Küsten.	M. Sb., 1909, Nr. 10.

Marine- und militärische Fragen.

La résurrection de la marine turque.	A. Ma., 15. 11. 09.
La marine grecque.	Ebenda.
Can we seal the North Sea? Fleets and bases.	N. M. R., 18. 11. 09.
The navy and the empire.	Eg., 19. 11. 09.
An imperial navy.	E., 19. 11. 09.
Die türkische Flotte.	D. A., 1909, Nr. 45.
Sea strength of the nations.	A. N. J., 13. 11. 09.
Battleship canal between the Forth and Clyde.	J. U. S. I., November 1909.
Schiffsartillerie und Panzer im Entwicklungsgang des modernen Linienschiffes.	U., Jahrg. 12, Nr. 3.
Colonial navies.	N. M. R., 25. 11., 2. 12. 09.
Le sens d'une réforme.	M. d. F., 1909, Nr. 48.
Naval engineers and the Portsmouth election.	A. N. G., 27. 11. 09.
Les commissions de classement.	Y., Nr. 1655, 27. 11. 09.
A »Dreadnought« of 1863.	S. A., 20. 11. 09.
»Dreadnought« fleets. British and German progress.	N. M. R., 2. 12. 09.
Scapa Flow. Die neue englische Flottenstation.	N. M. B., 25. 11. 09.
Naval defence of the empire.	S. W., 24. 11. 09.
L'état de l'officier dans les armées de terre et de mer.	R. M., 1909, Nr. 10.
United States navy reform.	A. N. G., 4. 12. 09.
„Dreadnoughts" nicht „Invincibles".	Die Flagge, 1909, Nr. 12.
Static aids to strategy.	U. S. M., Dezember 1909.
The navy's new canal.	Ebenda.
The Danish defence acts.	Ebenda.

Typen und Bestückungsfrage moderner Kriegsflotten.	M. S., 1909, Nr. 12.
Neue Maßformen auf Schlachtschiffen.	Ebenda.
L'enquête sur la marine.	M. F., 1. 11. 09.
Un beau raid naval: impressions d'Amérique.	Ebenda.
Comment on explique la décadence du corps administratif de la marine.	Ebenda.
Bizerte et l'Ouenza.	Ebenda.
The world's great navies.	N. M. R., 9. 12. 09.
The strength of the naval personnel.	Ebenda.
Rochefort base navale.	La Vie Maritime, 10. 12. 09.
Nos cuirassés »Danton« et leurs rivaux étrangers.	Ebenda.
The potentialities of the airship in warfare.	Eg., 10. 12. 09.
Comparison of naval power.	Ebenda.

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

The invasion questions. Is it possible to effect a landing?	N. M. R., 18. 11. 09.
The navy and the Pacific. Showing the flag with toy ships.	N. M. R., 25. 11. 09.
Empire and navy.	Ebenda.
Le programme naval.	La Vie Maritime, 25. 11. 09.
La marine au parlement. Le rapport de H. Michel.	Y., Nr. 1657, 11. 12. 09; M. d. F., 1909, Nr. 49; La Vie Maritime, 10. 12. 09.
Die Marinepolitik der Großmächte.	Deutsche Rundschau, Dezember 1909.
New grouping of the power. An anticipation from Italy.	N. M. R., 9. 12. 09.
United States navy changes.	A. N. G., 11. 12. 09.

Bildungswesen.

Le programme d'admission à l'école navale.	M. d. F., 1909, Nr. 47.
La réforme de l'école navale.	Y., Nr. 1656, 4. 12. 09.

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Neuere Baggerkonstruktionen.	Ztschr. d. Vereins dtsch. Ingenieure, 1909, Nr. 47.
German shipyards.	E., 19. 11., 3. 12. 09.
The King's dock Swansea.	E., 19. 11., 26. 11., 10. 12. 09.
Schwimmerschleuse mit Riegeln und Bremsen.	Ztschr. f. Architektur u. Ingenieurwesen, 1909, Nr. 6.
Deutsche Dockbetriebe.	Prometheus, Nr. 1049.
Schiffsschleusen des Panama-Kanals.	Ztschr. d. Vereins dtsch. Ingenieure, 1909, Nr. 49.
Fishguard harbour.	E., 3. 12., 10. 12. 09.
Fortifying the Panama canal.	A. N. J., 27. 11. 09.
Zur Geschichte des Suez-Kanals.	D. F., 1909, Nr. 12.

Sanitätswesen.

Fièvre typhoïde et eau distillée à bord du »Bouvet«.	A. M. N., 1909, Nr. 11.

La tuberculose à bord.	A. M. N., 1909, Nr. 11.
Surgeries on board warships for use during action.	Military Surgeon, November 1909.
Hospital warming and lighting.	E., 10. 12. 09.
Neurasthenie und Hysterie in der Armee.	Dtsch. militärärztl. Ztschr., 1909, Nr. 23.

Verwaltungsangelegenheiten.

Reorganizing naval administration.	A. N. J., 4. 12. 09.

Rechtsfragen.

Rechtsprechung in Schiffahrtssachen.	Das Schiff, 26. 11. 09.
Seestraßenordnung.	H., 1909, Nr. 48, 49.
Deutsche Handelsschiffe im Auslande und die Polizeigewalt.	Sf., 1909, Nr. 22.
La libertà del mare nella storia del diritto delle genti.	Ri. M. Suppl., November 1909.
Das internationale Seekriegsrecht nach der Londoner Deklaration.	D. F., 1909, Nr. 11, 12.

Kolonialfragen.

Die schiffbaren Wasserstraßen in den deutschen Kolonien.	Ztschr. f. Kolonialpolitik, 1909, Nr. 11.
Deutschlands und Englands koloniale Beziehungen zur Pyrenäen-Halbinsel.	Ebenda.
Die Neuguienca-Kompagnie.	Ebenda.
Unsere Marine im Dienste der kolonialen Bewegung.	U., Jahrg. 12, Nr. 3.
Deutsch-englische Interessengemeinschaft in den Kolonien.	D. K., 1909, Nr. 23.
Die neue Kolonialbahn-Vorlage.	Ebenda.
Kulturpolitische Grundsätze in der Kolonialpolitik.	Die Hilfe, 1909, Nr. 50.
Deutsche Kolonialtruppe.	J. A. M., Dezember 1909.

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Kleine amerikanische Eisyacht.	Wassersport, 1909, Nr. 46.
Deutsch-amerikanische Sonderklassen-Wettkämpfe 1909.	Ebenda und Nr. 47; D. Y., 1909, Nr. 33, 34.
Kleiner Eisschlitten von 15 qm Segelfläche.	D. Y., 1909, Nr. 33.
Bootsmotorenkonstruktionen.	Das Motorboot, 1909, Nr. 24, 25.
Un petit yacht pour débutants.	Y., Nr. 1654, 20. 11. 09.
Etude pratique de la voilure et du gréement des petits bateaux.	Y., Nr. 1655, 27. 11. 09, Nr. 1656, 4. 12. 09.
Die nationale Jollenklasse.	Wassersport, 1909, Nr. 48, 49.

Geschichtliches.

Die Churbrandenburgischen Truppen unter General v. Quast in Holstein. Landung auf der Insel Fünen.	M. W., 1909, Nr. 149, 150.
Englands Flotte und Volkswirtschaft einst und jetzt.	U., Jahrg. 12, Nr. 3.
The Trafalgar roll.	U. S. M., Dezember 1909.

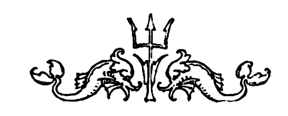
The war with Spain in 1898. Blockade of Cervera's squadron in Santiago de Cuba.	U. S. M., Dezember 1909.
Technische Fragen, Elektrizität, Telegraphie.	
Telegrafie der maatschappj »Telefunken«.	M. B., 10. 11. 09.
Die drahtlose Telegraphie im navigatorischen Betriebe der Seeschiffahrt.	H., 1909, Nr. 48, 49.
Neuere englische Materialprüfmaschinen.	Ztschr. d. Vereins dtsch. Ingenieure, 1909, Nr. 48.
Vom Wesen der Elektrizität.	Elektrotechn. Ztschr., 1909, Nr. 48, 49.
Heizwert und Bestandteile von Brennstoffen.	Ztschr. f. Dampfkessel, 1909, Nr. 49.
La radiotelegrafia al Benadir.	Ri. M., November 1909.
Drahtlose Telegraphie und Telephonie mittels elektrischer Wellen.	Grenzboten, Nr. 50, 9. 12. 09.
Wireless telegraphy and telephony.	S. A. Suppl., 4. 12. 09.
Nautische Fragen.	
The Lenthall course delineator.	Nautical Magazine, Dezember 1909.
Pettersons Stromstudien an der Pforte der Ostsee.	A. H., 1909, Nr. 12.
Beobachtungen von Sternen bei Tage.	Ebenda.
Handelsmarine, Binnenschiffahrt.	
Wasserverkehr in den Vereinigten Staaten von Amerika.	Das Schiff, 19. 11. 09.
Der Seen-Golf-Großschiffahrtweg in Nordamerika.	Zentralbl. d. Bauverwalt., 1909, Nr. 93.
Schulschiffe und die höhere Laufbahn des Kauffahrtei-Seemannes.	H., 1909, Nr. 47.
Handels- und Verkehrswesen.	
Außenhandel der wichtigsten Länder 1908.	O. L., 1909, Nr. 44.
Eisenbahnen und Wasserstraßen.	Das Schiff, 10. 12. 09.
Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.	
Die Hochseefischerei von Boulogne-sur-Mer und ihre neuesten Fahrzeuge.	M. S. V., 1909, Nr. 11.
Seefischerei Rußlands.	Ebenda.
Salvage of the United States cruiser »Yankee«.	S. A., 27. 11. 09.
Untersuchung über die Ursachen des Unterganges der verschollenen Fischdampfer.	S., Jahrg. 11, Nr. 5.
Life-saving devices in submarine boats.	E., 10. 12. 09.
Verschiedenes.	
Neue Apparate für Meeresforschung.	M. S. V., 1909, Nr. 11.



Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. Ma. = Armée et Marine. — **A. M. N.** = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — **A. N. J.** = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — **D. A.** = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — **D. K.** = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — **D. Y.** = Die Yacht.
E. = Engineer. — **Eg.** = Engineering.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. B. = Marineblad. — **M. E.** = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — **M. d. F.** = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. — **M. G.** = Militärgeographie.
M. Sb. = Morskoi Sbornik. — **M. S. V.** = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. = The Navy (Washington).
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal. — **N. M. B.** = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — **O. L.** = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. N. = Questions navales. — **R. M.** = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina. — **Ri. M.** = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — **S. A.** = Scientific American. — **Sf.** = Seefahrt.
St. = Streffleurs Militärische Zeitschrift.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — **S. W.** = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — **T. i. S.** = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine. — **Y.** = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau“ regelmäßig zur Vorlage kommen.



Gedruckt in der Königl. Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, Kochstraße 68–71.

Nachruf!

Am 11. Dezember starb in Kiel der

Kaiserliche Vizeadmiral und Inspekteur des Torpedowesens

Herr **Hugo Zeye.**

Er hat der Kaiserlichen Marine hervorragende Dienste geleistet. Mit zäher Energie und glänzenden Führereigenschaften strebte er unermüdlich und unerschrocken seinem Ziele zu. Selbstlos, gerecht, allzeit hilfsbereit hat er stets sein Bestes für den Allerhöchsten Dienst hingegeben.

Sein Andenken wird dauernd eng mit der Entwicklung des Torpedowesens verknüpft sein.

Trauernd stehen wir an seinem Sarge.

Im Namen des Offizierkorps und der Beamten

v. Prittwitz
Admiral und Chef der Marinestation der Ostsee.

Nachruf!

Am 14. Dezember 1909 starb unerwartet der

Kaiserliche Kapitän zur See

Herr **Benno Paech.**

Das Seeoffizierkorps verliert in dem Dahingeschiedenen einen pflichttreuen, liebenswürdigen Kameraden, dessen hervorragende Charaktereigenschaften ihm ein dauerndes Andenken in der Marine sichern.

Wilhelmshaven, den 15. Dezember 1909.

Im Namen des Seeoffizierkorps der Marinestation der Nordsee

Gr. v. Baudissin
Admiral, Chef der Marinestation der Nordsee.

Erläuterung zu den Ergebnissen

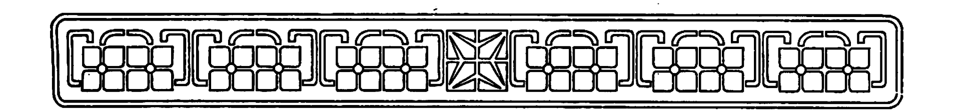
der in London vom 4. Dezember 1908
bis zum 26. Februar 1909 abgehaltenen

Seekriegsrechts-Konferenz



Berlin 1910
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung, Kochstraße 68—71

Inhalt.



Generalbericht des Redaktionsausschusses der Seekriegsrechts-Konferenz.*)

Am 28. Februar 1908 übersandte die Britische Regierung an verschiedene Mächte ein Rundschreiben, um sie zu einer Konferenz einzuladen, deren Gegenstand ein Abkommen zur Feststellung der allgemein anerkannten Grundsätze des Internationalen Rechtes im Sinne des Artikel 7 Abs. 2 des im Haag am 18. Oktober 1907 unterzeichneten Abkommens über die Errichtung eines Internationalen Prisenhofs sein sollte. Ein solches Einvernehmen erschien der Britischen Regierung wegen gewisser Meinungsverschiedenheiten notwendig, die auf der Zweiten Friedenskonferenz zutage getreten waren, als es sich darum handelte, verschiedene wichtige Materien des in Kriegszeiten geltenden Internationalen Seerechts zu regeln. Das Bestehen dieser Meinungsverschiedenheiten konnte, so glaubte man, die Annahme des Internationalen Prisenhofs erschweren, da sich die Befugnisse dieses Gerichtshofs um so ausgedehnter gestalten mußten, je unbestimmter die von ihm anzuwendenden Regeln waren.

Die Britische Regierung regte an, daß die nachstehenden Fragen das Programm der geplanten Konferenz bilden sollten, und lud die Mächte ein, ihre Stellung dazu in vorbereitenden Denkschriften mitzuteilen:

a) Konterbande, mit Einschluß: der Umstände, unter denen die verschiedenen Gegenstände als Konterbande angesehen werden können, der Strafen für ihre Beförderung, der Befreiung eines unter Geleit befindlichen Schiffes von der Durchsuchung sowie der Regeln über Schadensersatz, wenn sich nach Beschlagnahme der Schiffe ergibt, daß sie tatsächlich nur unschuldige Ladung befördert haben;

b) Blockade, mit Einschluß: der Frage, an welchem Orte die Beschlagnahme erfolgen kann, sowie der Bekanntgabe, die erforderlich ist, bevor ein Schiff beschlagnahmt werden kann;

c) die Lehre von der einheitlichen Reise (voyage continu) in Ansehung sowohl der Konterbande wie der Blockade;

d) die Rechtmäßigkeit der Zerstörung neutraler Schiffe vor ihrer Aburteilung durch ein Prisengericht;

e) die Regeln in betreff neutraler Schiffe oder Personen, die neutralitätswidrige Dienste (assistance hostile) leisten;

*) Dieser Ausschuß bestand aus den Herren Kriege (Deutschland), Wilson (Vereinigte Staaten von Amerika), Dumba (Österreich-Ungarn), de Estrada (Spanien), Renault (Frankreich), Berichterstatter, Hurst (Großbritannien), Ricci-Busatti (Italien), Sakamoto (Japan), Ruyssenaers (Niederlande), Baron Taube (Rußland).



f) die Rechtmäßigkeit der Umwandlung eines Kauffahrteischiffs in ein Kriegsschiff auf hoher See;

g) die Regeln in betreff des Überganges von Kauffahrteischiffen von einer kriegführenden zu einer neutralen Flagge während der Dauer oder in Voraussicht von Feindseligkeiten;

h) die Frage, ob die Staatsangehörigkeit oder der Wohnsitz des Eigentümers bei der Entscheidung, ob das Eigentum feindliches Eigentum ist, als das ausschlaggebende Merkmal angesehen werden soll.

Die Einladungen wurden angenommen und die Konferenz trat am 4. Dezember 1908 zusammen. Die Britische Regierung hatte die Gefälligkeit gehabt, die Beratungen durch die Vorlegung einer Zusammenstellung zu erleichtern, die unter uns sehr bald unter dem Namen des roten Buches bekannt wurde und nach einer kurzen Einleitung eine „Darstellung der von den Mächten in ihren Denkschriften ausgesprochenen Ansichten und der als Grundlage für die Beratungen der Konferenz bestimmten Bemerkungen" enthält. Diese „Grundlagen der Verhandlungen" sind es, die als Ausgangspunkt für die Prüfung der hauptsächlichsten Materien des gegenwärtig geltenden Internationalen Seerechts gedient haben. Die Konferenz hat für diese wertvolle Vorarbeit, die ihr von großem Nutzen gewesen ist, nur ihren Dank aussprechen können. Aus ihr ließ sich zunächst feststellen, daß die Unterschiede in der Praxis und Theorie der verschiedenen Länder vielleicht nicht so tiefgehend waren, wie man im allgemeinen glaubte, daß häufig die Grundanschauungen überall dieselben waren, daß nur die Art ihrer Anwendung je nach Überlieferung oder Vorurteil, je nach dauernden oder vorübergehenden Interessen wechselte. Es war also möglich, eine gemeinsame Grundlage zu finden, über deren gleichmäßige Anwendung man sich verständigen konnte. Hierauf ist das Bestreben der verschiedenen Delegationen gerichtet gewesen, die miteinander in der Auffindung der Grundlagen zu einer Verständigung gewetteifert haben. Diese Bestrebungen sind mühevoll gewesen, wie die langdauernden Beratungen der Konferenz, der Kommission, der Prüfungsausschüsse sowie die vielfachen Anträge bezeugen. Seeoffiziere, Diplomaten und Rechtsgelehrte haben in herzlicher Gemeinschaft an einem Werke gearbeitet, das wir nur zu beschreiben, nicht aber nach seinem endgültigen Werte zu schätzen haben, da unsere Unparteilichkeit begreiflicherweise angezweifelt werden könnte.

Die Regeln der aus den Beratungen der Seekriegsrechts-Konferenz hervorgegangenen Erklärung, die den Titel Erklärung über das Seekriegsrecht führen soll, entsprechen in ihrer Gesamtheit ganz dem Wunsche, den die Britische Regierung in ihrer Einladung vom Februar 1908 ausgedrückt hat. Die Fragen des Programms sind alle gelöst mit Ausnahme von zweien, über die weiterhin Erklärungen gegeben werden sollen. Die Lösungen sind aus den verschiedenen Ansichten und den verschiedenen Gebräuchen abgeleitet und entsprechen dem, was man die media sententia nennen kann. Sie stimmen nicht immer genau mit den einem jeden Lande eigenen Ansichten überein; sie verletzen aber keines Landes Grundanschauungen. Man darf sie nicht gesondert, sondern nur in ihrer Gesamtheit prüfen; sonst läuft man Gefahr, in den schwersten Irrtum zu verfallen. Betrachtet man nämlich eine oder mehrere dieser Regeln für sich allein, sei es vom Standpunkte der Kriegführenden, sei es von dem der Neutralen, so kann man zu der Meinung kommen, daß die Interessen, mit denen man sich gerade besonders beschäftigt, bei Annahme dieser Regeln verkannt worden seien; aber diese Regeln haben ihr Gegenstück. Es handelt sich hier um ein Werk der Vermittlung und gegenseitiger Zugeständnisse. Ist dies Werk in seiner Gesamtheit gut?

Wir haben die sichere Hoffnung, daß, wer die Frage ernstlich prüft, sie bejahen wird. Die Erklärung setzt Einheitlichkeit und Bestimmtheit an Stelle der Mannigfaltigkeit und Unklarheit, woran die internationalen Beziehungen allzulange gelitten haben. Die Konferenz hat versucht, die Rechte der Kriegführenden und die

des neutralen Handels in billiger und praktischer Weise auszugleichen; sie besteht aus Mächten, die sich in wirtschaftlicher, politischer und geographischer Hinsicht in sehr verschiedener Lage befinden. Es darf deshalb angenommen werden, daß die Regeln, auf welche sich diese Mächte geeinigt haben, den verschiedenen in Betracht kommenden Interessen hinreichend Rechnung tragen und somit unbedenklich von allen anderen angenommen werden können.

Die Einleitung der Erklärung faßt die soeben ausgeführten allgemeinen Gesichtspunkte zusammen.

In Anbetracht der Einladung, womit die Britische Regierung mehreren Mächten vorgeschlagen hat, zu einer Konferenz zusammenzutreten, um gemeinschaftlich festzustellen, welchen Inhalt die allgemein anerkannten Regeln des internationalen Rechtes im Sinne des Artikel 7 des Abkommens vom 18. Oktober 1907 über die Errichtung eines Internationalen Prisenhofs haben,

in Anerkennung aller der Vorteile, welche die Feststellung der bezeichneten Regeln in dem unglücklichen Falle eines Seekriegs sowohl für den friedlichen Handel wie für die Kriegführenden und deren politische Beziehungen zu den neutralen Regierungen bietet,

in Erwägung, daß die allgemeinen Grundsätze des internationalen Rechtes bei ihrer praktischen Anwendung häufig auf verschiedene Weise gehandhabt werden,

von dem Wunsche beseelt, hinfort eine größere Einheitlichkeit in dieser Hinsicht sicherzustellen,

in der Hoffnung, daß ein Werk von so erheblichem gemeinschaftlichen Interesse die allgemeine Zustimmung finden wird.

Welches ist die Tragweite der so aufgestellten Regeln? Sie müssen in den Beziehungen zwischen den unterzeichnenden Parteien beobachtet werden, da diese Parteien sie als Grundsätze des anerkannten Internationalen Rechtes anerkennen und sich überdies ausdrücklich verpflichten, sie sich gegenseitig zugute kommen zu lassen. Für diejenigen Signatarmächte, die an dem Abkommen über den Internationalen Prisenhof beteiligt sind oder beteiligt sein werden, wird sich außerdem Gelegenheit bieten, diese Regeln auf die sie betreffenden Streitigkeiten angewendet zu sehen, mag nun der Prisenhof sie als allgemein anerkannte Regeln ansehen oder der vereinbarten Verpflichtung, sich nach ihnen zu richten, Rechnung tragen. Es ist übrigens zu hoffen, daß diese Regeln ohne Verzug von den meisten Staaten angenommen werden, in Erkenntnis der Vorteile, welche die Ersetzung mehr oder weniger bestimmter, zu Streit Anlaß gebender Gebräuche durch genaue Vorschriften bietet.

Es ist oben gesagt worden, daß zwei Punkte des Konferenzprogramms keine Lösung gefunden haben.

1. Das Programm führt unter dem Buchstaben f an: *die Rechtmäßigkeit der Umwandlung eines Kauffahrteischiffes in ein Kriegsschiff auf hoher See.* Die entgegengesetzten Ansichten, die hierüber auf der Haager Konferenz im Jahre 1907 hervorgetreten waren, sind auf der gegenwärtigen Konferenz von neuem vorgebracht worden. Aus den Bemerkungen in den Denkschriften wie aus der Beratung läßt sich der Schluß ziehen, daß es über diesen Punkt keine allgemein anerkannte Regel gibt, und ebensowenig scheint es Vorgänge zu geben, auf die man sich berufen könnte. Die beiden entgegengesetzten Meinungen sind mit vielem Eifer vertreten worden, was jedoch nicht hinderte, daß von allen Seiten der lebhafte Wunsch nach einer Verständigung geäußert wurde. Man verständigte sich wenigstens darüber, daß es von großem Nutzen sein würde, der Ungewißheit ein Ende zu machen. Man hat sich ernstlich bemüht, den von der

einen und der anderen Seite vertretenen Interessen Genüge zu tun — leider ohne Erfolg. Eine Frage, die mit der vorstehenden zusammenhängt und einen Augenblick der Lösung nahe zu sein schien, ist die der Rückverwandlung. Nach einem Vorschlage sollten „die in Kriegsschiffe umgewandelten Kauffahrteischiffe während der ganzen Dauer des Krieges nicht in Kauffahrteischiffe zurückverwandelt werden können". Die Regel war unbedingt und unterschied nicht je nach dem Orte, wo sich die Zurückverwandlung vollziehen könnte; es lag ihr der Gedanke zugrunde, daß diese Umwandlung immer Unzuträglichkeiten zur Folge haben, Überraschungen verursachen und zu wirklichen Täuschungen Gelegenheit geben würde. Da für diesen Vorschlag keine Einstimmigkeit erzielt werden konnte, wurde aushilfsweise der nachstehende Vorschlag gemacht: „Die Umwandlung eines Kriegsschiffs in ein Kauffahrteischiff auf hoher See ist während des Krieges verboten". Man hatte die Lage eines Kriegsschiffs (meistens wohl eines kurz zuvor umgewandelten Kauffahrteischiffs) im Auge, das sich seiner Eigenschaft entledigt, um in einem neutralen Hafen ungehindert seine Vorräte ergänzen oder Ausbesserungen vornehmen zu können, ohne dabei den für Kriegsschiffe geltenden Beschränkungen zu unterliegen. Wird die Stellung des neutralen Staates zwischen den beiden Kriegführenden nicht schwierig sein und wird er sich nicht Vorwürfen aussetzen, mag er nun das kurz zuvor umgewandelte Schiff als Kauffahrteischiff oder als Kriegsschiff behandeln? Über diesen Vorschlag wäre vielleicht eine Einigung zustande gekommen; aber man sagte sich, daß es mißlich wäre, sich mit dieser nebensächlichen Seite einer Frage zu befassen, die man nicht hoffen konnte in ihrer Gesamtheit zu regeln. Dieser Grund führte zur Verwerfung aller Vorschläge.

Die Frage der Umwandlung auf hoher See und die der Rückverwandlung sind also offen geblieben.

2. Unter dem Buchstaben b des britischen Programms heißt es: Die Frage, ob die Staatsangehörigkeit oder der Wohnsitz des Eigentümers bei der Entscheidung, ob das Eigentum feindliches Eigentum ist, als das ausschlaggebende Merkmal angesehen werden soll. Diese Frage ist Gegenstand eines eingehenden Studiums in einem Sonderausschusse gewesen, der die gegenwärtig in der Praxis herrschende Unsicherheit festgestellt hat; es ist der Vorschlag gemacht worden, diese Unsicherheit durch die nachstehenden Bestimmungen zu beseitigen:

„Der neutrale oder feindliche Charakter der an Bord eines feindlichen Schiffes vorgefundenen Waren wird bestimmt durch die neutrale oder feindliche Staatsangehörigkeit des Eigentümers, und falls dieser keine Staatsangehörigkeit oder sowohl neutrale wie feindliche Staatsangehörigkeit besitzt, nach seinem Wohnsitz im neutralen oder feindlichen Lande."

„Jedoch werden die Waren, die einer anonymen oder einer Aktiengesellschaft gehören, als neutral oder feindlich angesehen, je nachdem die Gesellschaft ihren Sitz in neutralem oder feindlichem Lande hat."

Da Einstimmigkeit nicht erzielt werden konnte, haben diese Bestimmungen keine Geltung erlangt.

Wir kommen jetzt zur Darstellung der Erklärung selbst und wollen versuchen, durch Zusammenfassung der von der Konferenz bereits gebilligten Berichte einen genauen, von jedem Zweifel freien Kommentar dazu zu geben, der, durch die Billigung der Konferenz zum amtlichen Kommentar geworden, geeignet wäre, den verschiedenen Verwaltungs-, Militär- und Gerichtsbehörden, welche die Erklärung anzuwenden haben, als Richtschnur zu dienen.

Einleitende Bestimmung. Die Signatarmächte sind einig in der Feststellung, daß die in den folgenden Kapiteln enthaltenen Regeln im wesentlichen den allgemein anerkannten Grundsätzen des internationalen Rechtes entsprechen.

Diese Bestimmung beherrscht alle folgenden Regeln. Ihr Sinn ist in den allgemeinen Betrachtungen im Eingange dieses Berichts dargelegt worden. Die Konferenz hat vor allem das Ziel verfolgt, die Sätze, die als Gewohnheitsrecht angesehen werden konnten, festzustellen, genau zu bestimmen und soweit nötig zu ergänzen.

Erstes Kapitel.

Die Blockade in Kriegszeiten.

Die Blockade wird hier ausschließlich als Kriegsoperation in Betracht gezogen und man hat die Frage der sogenannten Friedensblockade in keiner Weise berühren wollen.

Artikel 1. Die Blockade muß auf die feindlichen oder vom Feinde besetzten Häfen und Küsten beschränkt werden.

Die Blockade kann als Kriegsoperation von einem Kriegführenden nur gegen seinen Gegner gerichtet werden. Dies ist die sehr einfache Regel, die zunächst aufgestellt wird. Sie erhält ihre volle Tragweite erst in Verbindung mit Artikel 18.

Artikel 2. Entsprechend der Pariser Deklaration von 1856 muß die Blockade, um rechtlich wirksam zu sein, tatsächlich wirksam sein, das heißt, durch eine Streitmacht aufrecht erhalten werden, welche hinreicht, um den Zugang zur feindlichen Küste in Wirklichkeit zu verhindern.

Die erste Bedingung für die rechtliche Wirksamkeit einer Blockade ist ihre tatsächliche Wirksamkeit. Seit langer Zeit ist man allerseits hierüber einig. Als Begriffsbestimmung der tatsächlich wirksamen Blockade glaubten wir einfach diejenige der Pariser Deklaration vom 16. April 1856 übernehmen zu können, die eine große Anzahl von Staaten vertraglich bindet und die auch von den übrigen tatsächlich angenommen ist.

Artikel 3. Die Frage, ob die Blockade tatsächlich wirksam ist, bildet eine Tatfrage.

Begreiflicherweise entstehen oft Schwierigkeiten über die Frage, ob die Blockade tatsächlich wirksam ist oder nicht; es sind dabei entgegengesetzte Interessen im Spiele. Die blockierende Kriegspartei will Kräfte sparen, und die Neutralen wünschen, daß ihr Handel möglichst wenig gehindert wird. Diplomatische Proteste sind in dieser Hinsicht mehrfach erhoben worden. Die Beurteilung kann schwierig sein, weil es unmöglich ist, über die Zahl und Aufstellung der Blockadeschiffe eine unbedingte Regel aufzustellen. Alles hängt von den tatsächlichen Umständen, von den geographischen Verhältnissen ab. Je nach Lage des Falles kann ein Schiff genügen, um einen Hafen so wirksam wie nur möglich zu blockieren, während anderseits eine Flotte unzureichend sein kann, um den Zugang zu einem oder mehreren für blockiert erklärten Häfen tatsächlich zu verhindern. Es ist also wesentlich eine Tatfrage, die in jedem einzelnen Falle und nicht nach einer im voraus festgelegten Formel gelöst werden muß. Wer soll sie lösen? Die rechtsprechende Behörde. Das wird in erster Linie das nationale Gericht sein, das berufen ist, über die Gültigkeit der Prise zu entscheiden, und bei dem das wegen Blockadebruchs weggenommene Schiff beantragen kann, die Prise für ungültig zu erklären, weil die Blockade nicht tatsächlich und deshalb nicht rechtlich wirksam war. Dieses Rechtsmittel hat immer bestanden: es konnte früher den beteiligten Mächten als nicht ausreichend erscheinen, da diese der Meinung sein konnten, daß das nationale Gericht begreiflicherweise dazu neige, eine Blockade als tatsächlich wirksam anzusehen, wenn sie von seiner Regierung dafür erklärt worden ist. Tritt aber das Abkommen über den Internationalen Prisenhof in Kraft, so wird es eine völlig unparteiische Gerichtsbarkeit geben, an welche die Neutralen sich wenden können und die darüber entscheiden wird, ob im

einzelnen Falle die Blockade tatsächlich wirksam war oder nicht. Die Möglichkeit dieses Rechtsmittels wird, abgesehen davon, daß sie eine Sühne für gewisse Ungerechtigkeiten gewährt, wahrscheinlich vorbeugend wirken, da eine Regierung dafür sorgen wird, ihre Blockaden so anzulegen, daß deren Wirkung nicht durch Entscheidungen aufgehoben werden kann, die ihr großen Nachteil zufügen würden. Der Artikel 3 hat also erst seine volle Tragweite, wenn man ihn in dem Sinne versteht, daß die aufgeworfene Frage durch Richterspruch entschieden werden muß. Um jeden Zweifel auszuschließen, ist die vorstehende Erklärung auf den Antrag der Kommission in den Bericht aufgenommen worden.

Artikel 4. Die Blockade gilt nicht als aufgehoben, wenn sich die blockierenden Streitkräfte infolge schlechten Wetters zeitweise entfernt haben.

Es genügt nicht, daß die Blockade verhängt wird; sie muß auch aufrechterhalten werden. Wird sie einmal aufgehoben, so kann sie wieder aufgenommen werden; sie erfordert aber dann dieselben Förmlichkeiten, als wenn sie zum ersten Male verhängt würde. Herkömmlicherweise gilt die Blockade nicht als aufgehoben, wenn die blockierenden Streitkräfte sich infolge schlechten Wetters zeitweise entfernt haben. Das besagt Artikel 4. Er bedeutet insofern eine Einschränkung, als schlechtes Wetter der einzige Fall höherer Gewalt ist, auf den man sich berufen kann. Entfernen sich die blockierenden Streitkräfte aus irgend einem anderen Grunde, so gilt die Blockade als aufgehoben, und, wird sie wieder aufgenommen, so finden Artikel 12 am Ende und Artikel 13 Anwendung.

Artikel 5. Die Blockade muß den verschiedenen Flaggen gegenüber unparteiisch gehandhabt werden.

Die Blockade muß, da sie eine rechtmäßige Kriegsoperation ist, von den Neutralen geachtet werden, solange sie tatsächlich eine Kriegsoperation bleibt, die den Zweck hat, alle Handelsbeziehungen des blockierten Hafens zu unterbrechen. Sie darf für den Kriegführenden nicht ein Mittel sein, um gewisse Flaggen durch Gewährung freier Durchfahrt zu begünstigen. Dies ist die Bedeutung des Artikel 5.

Artikel 6. Der Befehlshaber der blockierenden Streitmacht kann Kriegsschiffen die Erlaubnis erteilen, den blockierten Hafen anzulaufen und ihn später wieder zu verlassen.

Findet das Verbot, das auf alle Kauffahrteischiffe angewendet wird, auch auf Kriegsschiffe Anwendung? Diese Frage kann nicht allgemein beantwortet werden. Der Befehlshaber der blockierenden Streitkräfte kann es für vorteilhaft halten, alle Verbindungen des blockierten Platzes abzuschneiden, und kann den neutralen Kriegsschiffen den Zugang verweigern; es besteht für ihn keinerlei Zwang. Gestattet er das Einlaufen, so ist das ein Entgegenkommen. Wenn man diesen einfachen Satz in die Form einer Regel gekleidet hat, so sollte damit der Behauptung vorgebeugt werden, die Blockade habe infolge der diesen oder jenen neutralen Kriegsschiffen erteilten Erlaubnis aufgehört, tatsächlich wirksam zu sein.

Der Befehlshaber der Blockade muß unparteiisch handeln, wie im Artikel 5 gesagt ist. Jedoch kann ihn die Tatsache, daß er einem Kriegsschiffe das Einlaufen gestattet hat, nicht verpflichten, alle sich zeigenden neutralen Kriegsschiffe passieren zu lassen. Es bedarf der Würdigung im einzelnen Falle. Die Gegenwart eines neutralen Kriegsschiffs in einem blockierten Hafen kann in den verschiedenen Phasen der Blockade verschiedene Wirkungen haben, und dem Befehlshaber muß es überlassen bleiben zu beurteilen, ob er ohne Preisgabe seiner militärischen Interessen Entgegenkommen zeigen kann.

Artikel 7. Ein neutrales Schiff kann im Falle der von einer Befehlsstelle der blockierenden Streitkräfte festgestellten Seenot in die blockierte Örtlichkeit ein-

laufen und diese später unter der Voraussetzung wieder verlassen, daß es dort keinerlei Ladung gelöscht oder eingenommen hat.

Seenot kann das Einlaufen eines neutralen Schiffes in die blockierte Örtlichkeit rechtfertigen. Es handelt sich z. B. um ein Schiff, das Mangel an Lebensmitteln oder Wasser hat, oder das sofortiger Ausbesserung bedarf. Ist der Fall der Seenot einmal durch eine Befehlsstelle der blockierenden Streitmacht festgestellt, so darf das Schiff die Blockadelinie überschreiten; es handelt sich dabei nicht um eine Vergünstigung, die es von der Menschlichkeit oder dem Entgegenkommen der Befehlsstelle zu erbitten hätte. Diese kann das Bestehen der Seenot bestreiten; ist solche aber einmal festgestellt, so ergibt sich die Folge von selbst. Das Schiff, das so in den blockierten Hafen hineingelangt ist, ist nicht verpflichtet, dort während der ganzen Dauer der Blockade zu bleiben; es kann wieder auslaufen, wenn es dazu imstande ist, d. h., wenn es mit den erforderlichen Lebensmitteln oder Wasservorräten versorgt, oder ausgebessert worden ist. Aber die ihm erteilte Erlaubnis darf nicht zum Vorwande für kaufmännische Unternehmungen dienen; deshalb wird verlangt, daß es keinerlei Ladung gelöscht oder eingenommen hat.

Selbstverständlich kann ein Blockadegeschwader, das die Durchfahrt durchaus verhindern will, dies tun, sofern es dem in Seenot befindlichen Schiffe die Hilfe, deren es bedarf, zur Verfügung stellt.

Artikel 8. Um rechtlich wirksam zu sein, muß die Blockade gemäß Artikel 9 erklärt und gemäß Artikel 11, 16 bekanntgegeben werden.

Abgesehen von der durch die Pariser Deklaration aufgestellten Bedingung der tatsächlichen Wirksamkeit muß eine Blockade, um rechtlich wirksam zu sein, erklärt und bekanntgegeben werden. Der Artikel 8 beschränkt sich auf die Aufstellung dieses Grundsatzes, der in den folgenden Artikeln angewandt wird.

Hier soll nur zur Vermeidung jedes Zweifels genau der Sinn der beiden häufig wiederkehrenden Ausdrücke angegeben werden. Die Blockadeerklärung ist der Akt der zuständigen Stelle (Regierung oder Geschwaderchef), der feststellt, daß eine Blockade unter genau zu bestimmenden Bedingungen (Artikel 9) verhängt worden ist oder demnächst verhängt werden wird. Die Bekanntgabe besteht darin, daß die Blockadeerklärung zur Kenntnis der neutralen Mächte oder gewisser Behörden gebracht wird (Artikel 11).

Meistens wird beides — die Erklärung und die Bekanntgabe — vor Anwendung der Blockaderegeln, d. h. vor der tatsächlichen Untersagung der Durchfahrt erfolgen. Jedoch ist es, wie man weiterhin sehen wird, unter Umständen möglich, daß die Durchfahrt bloß auf Grund des tatsächlichen Bestehens der Blockade untersagt wird; die Blockade ist alsdann den dem blockierten Hafen sich nähernden Schiffen mittels einer besonderen Bekanntgabe mitzuteilen, während die vorher bezeichnete Bekanntgabe, von der im Artikel 11 die Rede ist, einen allgemeinen Charakter trägt.

Artikel 9. Die Blockadeerklärung wird entweder von der blockierenden Macht oder von den in ihrem Namen handelnden Befehlsstellen der Marine erlassen.

Sie bestimmt:

1. den Tag des Beginns der Blockade;
2. die geographischen Grenzen der blockierten Küstenstrecke;
3. die Frist, die den neutralen Schiffen zum Auslaufen gewährt werden muß.

Die Blockadeerklärung geht meistens von der kriegführenden Regierung selbst aus. Die Regierung kann dem Befehlshaber ihrer Seestreitkräfte die Befugnis erteilen, unter Umständen selbst eine Blockade zu erklären. Von dieser Möglichkeit wird infolge der Leichtigkeit und Schnelligkeit der Verkehrsmittel vielleicht weniger

häufig Gebrauch gemacht werden als früher. Darauf kommt wenig an; es handelt sich hier um eine innere Angelegenheit.

Die Blockadeerklärung muß genaue Angaben über gewisse Punkte enthalten, deren Kenntnis für die Neutralen von Bedeutung ist, damit sie sich von dem Umfang ihrer Verpflichtungen Rechenschaft geben können. Man muß genau wissen, wann das Verbot, mit der blockierten Örtlichkeit zu verkehren, in Kraft tritt. Es ist sowohl für die Verpflichtung des Blockierenden wie für die Verpflichtung der Neutralen von Wichtigkeit, daß über die tatsächlich blockierten Punkte keine Ungewißheit herrscht. Endlich besteht seit langer Zeit die Übung, neutrale Schiffe, die sich in dem blockierten Hafen befinden, frei auslaufen zu lassen. Diese Übung wird hier bestätigt, und zwar in dem Sinne, daß der Blockierende verpflichtet ist, eine Frist zum Auslaufen zu gewähren; die Dauer dieser Frist wird nicht festgesetzt, weil sie offenbar von sehr verschiedenartigen Umständen abhängt. Nur war man darüber einig, daß es eine angemessene Frist sein muß.

Artikel 10. Wenn die blockierte Macht oder die in ihrem Namen handelnden Befehlsstellen der Marine die Angaben nicht einhalten, die sie zufolge Artikel 9 Nr. 1, 2 in die Blockadeerklärung aufzunehmen hatten, so ist diese Erklärung nichtig, und ist eine neue Erklärung notwendig, damit die Blockade Rechtswirksamkeit erlangt.

Dieser Artikel bezweckt, die Beobachtung des Artikel 9 zu gewährleisten. Die Blockadeerklärung enthält Angaben, die den Tatsachen nicht entsprechen; sie zeigt an, daß die Blockade an einem bestimmten Tage begonnen habe oder beginnen werde, während sie tatsächlich erst mehrere Tage später begonnen hat. Die geographischen Grenzen sind unrichtig bezeichnet; sie erstrecken sich weiter als die, innerhalb deren sich die blockierenden Streitkräfte bewegen. Was soll die Sühne sein? Nichtigkeit der Blockadeerklärung, dergestalt, daß diese Erklärung keinerlei Wirkung hat. Wenn also in einem solchen Falle ein neutrales Schiff wegen Blockadebruchs in Beschlag genommen wird, so kann es auf Grund der Nichtigkeit der Blockadeerklärung die Nichtigkeit der Beschlagnahme einwenden; wenn dieser Rechtsbehelf vom nationalen Gerichte zurückgewiesen wird, kann es sich an den Internationalen Prisenhof wenden.

Man beachte die Tragweite der Bestimmung, um nicht überrascht zu werden. Die Erklärung besagt, daß die Blockade am 1. Februar beginnt; tatsächlich hat sie erst am 8. begonnen. Selbstverständlich hat die Erklärung vom 1. bis zum 8. keine Wirkung gehabt, da ja während dieser Zeit gar keine Blockade bestand; die Erklärung kann eine Tatsache nur feststellen, sie aber nicht ersetzen. Die Regel geht noch weiter; die Erklärung hat selbst für die Zeit nach dem 8. keine Wirkung; sie ist endgültig nichtig und es muß eine neue erlassen werden.

Es ist hier nicht die Rede von dem Falle, wo ein Verstoß gegen den Artikel 9 insofern vorliegt, als den im blockierten Hafen befindlichen neutralen Schiffen keine Frist zum Auslaufen gewährt worden ist. Die Sühne kann hier nicht dieselbe sein. Es liegt kein Grund vor, die Erklärung in Ansehung neutraler Schiffe, die in den blockierten Hafen einlaufen wollen, als nichtig zu behandeln. Es bedarf einer besonderen Sühne, die im Artikel 16 Abs. 2 vorgesehen ist.

Artikel 11. Die Blockadeerklärung wird bekanntgegeben:

1. den neutralen Mächten durch die blockierende Macht mittels einer Mitteilung, die an die Regierungen selbst oder an deren bei ihr beglaubigte Vertreter zu richten ist;
2. den örtlich zuständigen Behörden durch den Befehlshaber der blockierenden Streitmacht. Diese Behörden sollen davon ihrerseits möglichst bald die fremden Konsuln benachrichtigen, die ihre Amtstätigkeit in dem blockierten Hafen oder auf der blockierten Küstenstrecke ausüben.

Die Blockadeerklärung gilt nur, wenn sie bekanntgegeben ist. Man kann die Befolgung einer Regel nur von denen verlangen, die in der Lage waren, sie zu kennen.

Es hat eine zweifache Bekanntgabe stattzufinden:

1. Die erste erfolgt an die neutralen Mächte durch die kriegführende Macht, welche die Mitteilung an die Regierungen selbst oder an deren bei ihr beglaubigte Vertreter richtet. Die Mitteilung an die Regierungen wird meistens durch Vermittlung der diplomatischen Vertreter erfolgen. Es könnte vorkommen, daß ein Kriegführender zu einem neutralen Lande nicht in diplomatischen Beziehungen steht; er wird sich dann unmittelbar an die Regierung dieses Landes wenden, gewöhnlich auf telegraphischem Wege. Sache der von der Blockadeerklärung benachrichtigten neutralen Regierungen ist es, die nötigen Maßnahmen zu treffen, damit die Nachricht nach allen Orten ihres Gebiets, besonders nach ihren Häfen, gelangt.
2. Die zweite Bekanntgabe erfolgt durch den Befehlshaber der blockierenden Streitmacht an die örtlich zuständigen Behörden. Diese müssen möglichst bald die fremden Konsuln benachrichtigen, die an dem blockierten Platze oder innerhalb der blockierten Küstenstrecke ihren Sitz haben. Die Behörden würden sich verantwortlich machen, wenn sie dieser Verpflichtung nicht nachkämen. Es könnte Nachteile für die Neutralen zur Folge haben, wenn sie nicht rechtzeitig von der Blockade benachrichtigt würden.

Artikel 12. Die Regeln über die Erklärung und die Bekanntgabe der Blockade finden gleichfalls Anwendung, wenn die Blockade ausgedehnt oder nach ihrer Aufhebung wieder aufgenommen werden soll.

Eine Blockade wird über ihre anfänglichen Grenzen ausgedehnt; für das neue Gebiet handelt es sich dann um eine neue Blockade und folglich müssen darauf die Regeln über die Erklärung und die Bekanntgabe Anwendung finden. Dasselbe gilt in dem Falle, wo eine Blockade nach ihrer Aufhebung wieder aufgenommen wird; die Tatsache, daß über dieselbe Örtlichkeit bereits eine Blockade verhängt war, ist ohne Bedeutung.

Artikel 13. Die freiwillige Aufhebung sowie jede etwa erfolgende Einschränkung der Blockade muß auf die im Artikel 11 vorgeschriebene Art bekanntgegeben werden.

Wenn es unerläßlich ist, daß die Öffentlichkeit Kenntnis von der Verhängung der Blockade erhält, so erscheint es zweckmäßig, sie auch von der Aufhebung der Blockade zu unterrichten, weil damit der Behinderung des Verkehrs der Neutralen mit dem blockierten Hafen ein Ende gemacht wird. Deshalb hat man es für angezeigt erachtet, von der Macht, die eine Blockade aufhebt, zu verlangen, daß sie dies in derselben Weise veröffentlicht, wie sie die Verhängung der Blockade bekanntgegeben hat (Artikel 11). Indes ist zu bemerken, daß die Sühne eines Verstoßes in beiden Fällen nicht dieselbe sein kann. Hinsichtlich der Bekanntgabe der Blockadeerklärung gibt es eine unmittelbare, genau entsprechende Sühne: die nicht bekanntgegebene Blockade ist rechtlich unwirksam. Bei der Aufhebung der Blockade gibt es nichts Entsprechendes. Der Allgemeinheit kommt die Aufhebung tatsächlich auch dann zugute, wenn sie ihr nicht amtlich bekanntgegeben worden ist. Eine blockierende Macht, welche die Aufhebung nicht bekanntgäbe, würde sich diplomatischen Reklamationen wegen Nichterfüllung einer völkerrechtlichen Verpflichtung aussetzen. Diese Nichterfüllung wird je nach den Umständen mehr oder minder schwere Folgen haben. Zuweilen wird die Aufhebung tatsächlich sofort bekannt geworden sein, so daß diese tatsächliche Offenkundigkeit durch die amtliche Bekanntgabe nichts gewinnen würde.

Selbstverständlich handelt es sich nur um die freiwillige Aufhebung der Blockade; wenn der Blockierende durch herankommende feindliche Streitkräfte ver-

trieben worden ist, kann er nicht verpflichtet sein, seine Niederlage bekanntzugeben, für deren Verkündigung sein Gegner unverzüglich Sorge tragen wird. Anstatt die Blockade aufzuheben, kann sich ein Kriegführender damit begnügen, sie einzuschränken; er blockiert nur noch einen Hafen an Stelle von zweien. Für den Hafen, der aufhört, von der Blockade betroffen zu sein, steht die Sache so, als wenn eine freiwillige Aufhebung vorläge; folglich kommt dieselbe Regel zur Anwendung.

Artikel 14. Die Zulässigkeit der Beschlagnahme eines neutralen Schiffes wegen Blockadebruchs ist bedingt durch die wirkliche oder vermutete Kenntnis der Blockade.

Für die Zulässigkeit der Beschlagnahme eines Schiffes wegen Blockadebruchs ist die erste Bedingung, daß es Kenntnis von der Blockade gehabt hat; denn es ist nicht gerecht, jemand für die Nichtbefolgung einer ihm unbekannten Regel zu bestrafen. Indes kann diese Kenntnis unter Umständen, obgleich eine wirkliche Kenntnis nicht erwiesen ist, vermutet werden, vorbehaltlich des Rechtes des Betroffenen, die Vermutung zu widerlegen (Artikel 15).

Artikel 15. Die Kenntnis der Blockade wird bis zum Beweise des Gegenteils vermutet, wenn das Schiff einen neutralen Hafen nach Ablauf angemessener Zeit seit Bekanntgabe der Blockade an die diesen Hafen innehabende Macht verlassen hat.

Ein Schiff hat einen neutralen Hafen verlassen, nachdem die Bekanntgabe der Blockade an die den Hafen innehabende Macht erfolgt ist. War diese Bekanntgabe rechtzeitig vorher erfolgt, dergestalt, daß die Nachricht bis nach dem Hafen gelangen konnte, wo sie von den Hafenbehörden verbreitet werden mußte? Das ist eine zu prüfende Tatfrage. Wird sie bejaht, so ist die Annahme begründet, daß das Schiff bei seiner Abfahrt Kenntnis von der Blockade gehabt hat. Diese Vermutung ist jedoch nicht unwiderleglich; der Beweis des Gegenteils wird zugelassen. Es ist Sache des beschuldigten Schiffes, ihn zu führen, indem es das Vorhandensein von Umständen dartut, die seine Nichtkenntnis erklären.

Artikel 16. Wenn ein Schiff, das sich dem blockierten Hafen nähert, von dem Bestehen der Blockade keine Kenntnis erlangt hat, auch diese Kenntnis nicht vermutet werden kann, so muß die Bekanntgabe an das Schiff selbst durch einen Offizier eines der Schiffe der blockierenden Streitmacht erfolgen. Diese Bekanntgabe muß in das Schiffstagebuch eingetragen werden unter Angabe des Tages und der Stunde sowie des derzeitigen Schiffsorts.

Einem neutralen Schiffe, das aus dem blockierten Hafen ausläuft, muß freie Durchfahrt gestattet werden, wenn infolge einer Versäumnis des Befehlshabers der blockierenden Streitmacht die Blockadeerklärung den örtlich zuständigen Behörden nicht bekanntgegeben oder in der bekanntgegebenen Erklärung eine Frist nicht bestimmt war.

Angenommen, ein Schiff nähert sich dem blockierten Hafen, ohne daß man sagen könnte, daß es von dem Bestehen der Blockade Kenntnis hat oder daß diese Kenntnis zu vermuten ist; eine Bekanntgabe im Sinne des Artikel 11 ist nicht bis zu ihm gedrungen. In diesem Falle ist eine besondere Bekanntgabe erforderlich, um dem Schiffe regelrecht Kenntnis von der Tatsache der Blockade zu geben. Diese Bekanntgabe erfolgt an das Schiff selbst durch einen Offizier eines der Schiffe der blockierenden Streitmacht und wird in das Schiffstagebuch eingetragen; sie kann an die Schiffe einer unter Geleit eines neutralen Kriegsschiffs fahrenden Flotte durch Vermittlung des Kommandanten des Geleitschiffs erfolgen, der den Empfang bescheinigt

und die notwendigen Maßnahmen zur Eintragung der Bekanntgabe in das Schiffstagebuch eines jeden Schiffes trifft. Sie bezeichnet die zeitlichen und örtlichen Umstände, unter denen sie erfolgt ist, sowie die blockierten Örtlichkeiten. Das Schiff wird an der Durchfahrt gehindert, so daß die Blockade für das Schiff rechtlich wirksam ist, obwohl sie nicht vorher bekanntgegeben war; deshalb ist im Artikel 8 das Wort „vorher" weggelassen. Es erscheint nicht zulässig, daß ein Kauffahrteischiff lediglich deshalb, weil es selbst keine Kenntnis von der Blockade hatte, das Recht in Anspruch nimmt, sich nicht um die tatsächlich bestehende Blockade zu kümmern und die Blockade zu brechen. Wenn aber auch das Schiff an der Durchfahrt gehindert werden kann, so darf es doch nur dann in Beschlag genommen werden, wenn es nach Empfang der Bekanntgabe die Blockade zu durchbrechen versucht. Wie man sieht, spielt diese besondere Bekanntgabe eine sehr beschränkte Rolle und darf nicht mit der besonderen Bekanntgabe verwechselt werden, die in der Praxis gewisser Marinen ganz allgemein verlangt wurde.

Das soeben Gesagte bezieht sich auf das von hoher See kommende Schiff. Man muß auch an das Schiff denken, das aus dem blockierten Hafen ausläuft. Ist eine regelrechte Bekanntgabe der Blockade an die örtlich zuständigen Behörden erfolgt (Artikel 11 Nr. 2), so ist die Sachlage einfach: das Schiff hat Kenntnis von der Blockade oder seine Kenntnis wird vermutet, und es setzt sich also, falls es die von dem Blockierenden gewährte Frist nicht innegehalten hat, der Beschlagnahme aus. Aber es kann vorkommen, daß den örtlich zuständigen Behörden keine Blockadeerklärung bekanntgegeben worden ist, oder daß diese Erklärung trotz der Bestimmung des Artikel 9 Nr. 3 über die Frist zum Auslaufen schweigt. Die Sühne für den Verstoß des Blockierenden besteht darin, daß dem Schiffe freie Durchfahrt gestattet werden muß. Das ist eine strenge Sühne, die genau dem Wesen des begangenen Verstoßes entspricht, und sie wird das beste Mittel sein, solche Verstöße zu verhindern.

Selbstverständlich betrifft diese Bestimmung nur die Schiffe, denen die Frist zum Auslaufen zugute kommen sollte — das heißt die neutralen Schiffe, die sich zur Zeit der Verhängung der Blockade in dem Hafen befanden; sie bezieht sich keineswegs auf solche Schiffe, die etwa nach Durchbrechung der Blockade in den Hafen gelangt sind.

Der Befehlshaber des Blockadegeschwaders ist immer in der Lage, seine Unterlassung oder sein Versehen wieder gut zu machen, die Bekanntgabe der Blockade an die örtlich zuständigen Behörden zu bewirken oder eine bereits erfolgte Bekanntgabe zu ergänzen.

Wie man aus diesen Erklärungen sieht, ist der gewöhnliche Fall zugrunde gelegt, wo nämlich das Unterbleiben der Bekanntgabe eine Nachlässigkeit des Befehlshabers der blockierenden Streitkräfte in sich schließt. Die Sachlage ist offenbar ganz anders, wenn der Befehlshaber alles, was in seiner Macht stand, getan hat, um die Bekanntgabe zu bewirken und wenn er daran durch den bösen Willen der örtlich zuständigen Behörden, die sich gegen jeden Verkehr mit der Außenwelt abgeschlossen haben, verhindert worden ist. In diesem Falle kann er nicht gezwungen werden, die freie Durchfahrt der Schiffe zu gestatten, die auslaufen wollen; diese befinden sich mangels der erforderlichen Bekanntgabe und der vermuteten Kenntnis von der Blockade in einer ähnlichen Lage, wie sie im Artikel 16 Abs. 1 vorgesehen ist.

Artikel 17. Die Beschlagnahme neutraler Schiffe wegen Blockadebruchs darf nur innerhalb des Aktionsbereichs der Kriegsschiffe stattfinden, die beauftragt sind, die tatsächliche Wirksamkeit der Blockade sicherzustellen.

Die andere Bedingung für die Zulässigkeit der Beschlagnahme des Schiffes ist, daß es sich in dem Aktionsbereiche der Kriegsschiffe befindet, deren Aufgabe es ist, die tatsächliche Wirksamkeit der Blockade sicherzustellen: es genügt nicht, daß sich das Schiff auf der Fahrt nach dem blockierten Hafen befindet.

Über den Begriff des Aktionsbereichs ist eine Erklärung gegeben worden, die allgemein Annahme gefunden hat und die hier als der beste Kommentar zu der Regel des Artikel 17 wiedergegeben wird.

„Wenn eine Regierung beschließt, zur Maßnahme einer Blockade gegen irgend einen Teil der feindlichen Küste zu schreiten, so bestimmt sie eine gewisse Anzahl von Kriegsschiffen, die an der Blockade teilnehmen sollen, und betraut mit ihrem Kommando einen Offizier, der die Aufgabe hat, mittels dieser Schiffe die tatsächliche Wirksamkeit der Blockade sicherzustellen. Der Befehlshaber der so gebildeten Seestreitmacht verteilt die ihm zur Verfügung gestellten Schiffe je nach der Gestaltung der Küste und der geographischen Lage der blockierten Orte und gibt einem jeden von ihnen Anweisungen über die Aufgabe, die es zu erfüllen hat, und insbesondere über den Kreis, der seiner Überwachung anvertraut wird. Die Gesamtheit dieser Überwachungskreise, die so angelegt sind, daß die Blockade tatsächlich wirksam ist, bildet den Aktionsbereich der blockierenden Seestreitmacht.

Der Aktionsbereich in diesem Sinne steht in engem Zusammenhange mit der tatsächlichen Wirksamkeit der Blockade sowie mit der Anzahl der dabei verwendeten Kriegsschiffe.

Es können Fälle vorkommen, wo ein einziges Schiff hinreicht, um eine tatsächlich wirksame Blockade aufrechtzuerhalten — z. B. am Eingang eines Hafens oder an einer Flußmündung, die eine Bucht von nur geringer Ausdehnung bildet — vorausgesetzt, daß die Umstände dem Blockierenden gestatten, sich in hinreichender Nähe der Einfahrt zu halten. In diesem Falle ist der Aktionsbereich selbst nahe an die Küste herangerückt. Wenn aber die Umstände den Blockierenden im Gegenteil zwingen, sich in größerer Entfernung zu halten, kann es vorkommen, daß ein Schiff nicht ausreicht, die tatsächliche Wirksamkeit der Blockade sicherzustellen, und es wird dann erforderlich, zu ihrer Aufrechterhaltung noch andere Schiffe heranzuziehen. Dadurch erhält der Aktionsbereich eine größere Ausdehnung und entfernt sich weiter von der Küste. Er kann also je nach den Umständen und der Anzahl der blockierenden Schiffe verschieden sein, ist aber immer von dem Erfordernis abhängig, daß die tatsächliche Wirksamkeit sichergestellt ist.

Es erscheint nicht möglich, für den Aktionsbereich Grenzen in festen und unabänderlichen Zahlen vorzuschreiben, ebenso wie es unmöglich ist, im voraus und ein für allemal die Anzahl der Kriegsschiffe zu bestimmen, die erforderlich sind, um die tatsächliche Wirksamkeit einer jeden Blockade sicherzustellen. Diese Voraussetzungen müssen bei jeder einzelnen Blockade nach den Umständen bestimmt werden; vielleicht könnte man das zur Zeit der Erklärung tun.

Es ist klar, daß eine Blockade nicht in derselben Weise über eine unverteidigte Küste wie über eine mit allen Verteidigungsmitteln der Neuzeit ausgestattete Küste verhängt werden wird. Es kann im letzteren Falle nicht in Frage kommen, eine Regel anzuwenden, wie die früher aufgestellte, wonach Schiffe mit festem und in hinreichender Nähe der blockierten Punkte gelegenem Standorte für erforderlich erklärt wurden; die Lage wäre zu gefährlich für die Schiffe der blockierenden Macht, die heutzutage anderweitige viel stärkere Mittel besitzen, um in wirksamer Weise einen sehr viel größeren Bezirk als früher zu überwachen.

Der Aktionsbereich einer blockierenden Seestreitmacht kann sich recht weit ausdehnen, wird aber, da er sich nach der Anzahl der die tatsächliche Wirksamkeit der Blockade begründenden Schiffe richtet und immer von dem Erfordernisse der tatsächlichen Wirksamkeit abhängig bleibt, niemals bis zu entfernten Meeren reichen, wo Kauffahrteischiffe fahren, die vielleicht nach den blockierten Häfen bestimmt sind, deren Bestimmung aber von Veränderungen abhängig gemacht ist, die während der Dauer der Reise in der Blockade durch irgendwelche Umstände herbeigeführt werden könnten. Kurz, der Begriff des Aktionsbereichs, in Verbindung mit der tatsächlichen Wirksamkeit, wie wir ihn zu bestimmen versucht haben, nämlich so, daß er den Bezirk der Operationen der blockierenden Streitkräfte umfaßt, gestattet dem Kriegführenden, in wirksamer Weise das ihm zuerkannte Recht der Blockade auszuüben, und schützt anderseits die Neutralen davor, in weiter Entfernung den Unannehmlichkeiten der Blockade ausgesetzt zu sein, ohne sie doch den Gefahren zu entziehen, denen sie sich bewußt aussetzen,

wenn sie sich Orten nähern, zu denen der Zugang vom Kriegführenden untersagt ist."

Artikel 18. Die blockierenden Streitkräfte dürfen den Zugang zu neutralen Häfen und Küsten nicht versperren.

Diese Regel ist für notwendig erachtet worden, um die Handelsinteressen der neutralen Länder besser zu schützen; sie ergänzt den Artikel 1, der die Beschränkung einer Blockade auf feindliche Häfen und Küsten vorschreibt, was mit sich bringt, daß sie, als eine Kriegsoperation, nicht gegen einen neutralen Hafen gerichtet werden darf, ungeachtet des Interesses, das ein Kriegführender daran wegen der Bedeutung dieses neutralen Hafens für die Verproviantierung seines Gegners etwa haben könnte.

Artikel 19. Ein die Beschlagnahme des Schiffes rechtfertigender Blockadebruch ist nicht als vorliegend anzunehmen, wenn sich das Schiff derzeit auf der Fahrt nach einem nicht blockierten Hafen befindet, wie auch immer die spätere Bestimmung von Schiff oder Ladung sein mag.

Es muß die wirkliche Bestimmung des Schiffes in Betracht gezogen werden, wenn es sich um Blockadebruch handelt, und nicht die spätere Bestimmung der Ladung. Diese Bestimmung, mag sie bewiesen oder vermutet werden, kann also nicht genügen, um die Beschlagnahme eines derzeit nach einem nicht blockierten Hafen bestimmten Schiffes wegen Blockadebruchs zu rechtfertigen. Aber der Kreuzer kann immer den Nachweis erbringen, daß diese Bestimmung nach einem nicht blockierten Hafen nur eine scheinbare ist und daß in Wirklichkeit gerade der blockierte Hafen die unmittelbare Bestimmung des Schiffes bildet.

Artikel 20. Ein Schiff, das unter Blockadebruch den blockierten Hafen verlassen oder anzulaufen versucht hat, bleibt der Beschlagnahme ausgesetzt, solange es durch ein Kriegsschiff der blockierenden Streitmacht verfolgt wird. Ist die Verfolgung aufgegeben oder die Blockade aufgehoben, so kann seine Beschlagnahme nicht mehr bewirkt werden.

Ein Schiff ist aus dem blockierten Hafen ausgelaufen oder hat versucht, ihn anzulaufen. Bleibt es der Beschlagnahme unbeschränkt unterworfen? Eine schlechthin bejahende Antwort würde zu weit gehen. Ein solches Schiff muß der Beschlagnahme unterworfen bleiben, solange es von einem Schiffe der blockierenden Streitmacht verfolgt wird; es würde nicht genügen, daß es von einem nicht zum Blockadegeschwader gehörenden Kreuzer des blockierenden Feindes angetroffen wird. Die Frage, ob die Verfolgung aufgegeben ist oder nicht, ist eine Tatfrage; es genügt nicht, daß das Schiff sich in einen neutralen Hafen geflüchtet hat. Das verfolgende Schiff kann das Auslaufen aus dem Hafen abwarten, so daß die Verfolgung notgedrungen unterbrochen, aber nicht aufgegeben worden ist. Die Beschlagnahme ist nicht mehr möglich, wenn die Blockade aufgehoben ist.

Artikel 21. Ein des Blockadebruchs schuldig befundenes Schiff wird eingezogen. Die Ladung wird gleichfalls eingezogen, sofern nicht nachgewiesen wird, daß der Befrachter zur Zeit der Verladung der Ware die Absicht des Blockadebruchs weder gekannt hat noch kennen konnte.

Das Schiff wird in allen Fällen eingezogen. Die Ladung wird grundsätzlich ebenfalls eingezogen, aber dem Beteiligten wird die Möglichkeit gelassen, sich auf seinen guten Glauben zu berufen, das heißt, zu beweisen, daß zur Zeit der Verladung der Ware der Befrachter die Absicht des Blockadebruchs nicht kannte und nicht kennen konnte.

Zweites Kapitel.

Kriegskonterbande.

Dieses Kapitel ist eins der wichtigsten, wenn nicht das wichtigste der Erklärung. Es behandelt eine Materie, die zuweilen zu ernsten Streitigkeiten zwischen den Kriegführenden und den Neutralen Anlaß gegeben hat. Deshalb hat man auch oft in dringender Weise nach einer Regelung verlangt, die genau die Rechte und Pflichten eines jeden Teiles feststellt. Der friedliche Handel wird für die genaue Regelung, die dieser für ihn höchst bedeutsame Gegenstand zum ersten Male findet, dankbar sein können.

Der Begriff der Kriegskonterbande enthält zwei Merkmale: es handelt sich um Gegenstände von einer gewissen Art und mit einer gewissen Bestimmung. Kanonen, zum Beispiel, werden auf einem neutralen Schiff befördert. Sind sie Konterbande? Das kommt darauf an: sie sind es nicht, wenn sie für eine neutrale Regierung bestimmt sind; sie sind es, wenn sie für eine feindliche Regierung bestimmt sind. Der Handel mit gewissen Gegenständen ist keineswegs allgemein während des Krieges untersagt; dieser Handel ist nur unerlaubt, wenn er mit dem Feinde getrieben wird, und gibt alsdann dem Kriegführenden, zu dessen Nachteil er erfolgt, die Befugnis, sich dagen durch die völkerrechtlich gestatteten Maßnahmen zu schützen.

Die Artikel 22, 24 zählen die Gegenstände und Stoffe auf, die Kriegskonterbande sein können und die es wirklich sind, wenn sie eine gewisse, in den Artikeln 30, 33 näher bezeichnete Bestimmung haben. Die herkömmliche Unterscheidung zwischen *absoluter* und *relativer* Konterbande ist beibehalten worden; auf die erste beziehen sich die Artikel 22, 30, auf die zweite die Artikel 24, 33.

Artikel 22. Als Kriegskonterbande werden ohne weiteres die nachstehenden, unter der Bezeichnung absolute Konterbande begriffenen Gegenstände und Stoffe angesehen:

1. Waffen jeder Art, mit Einschluß der Jagdwaffen, und ihre als solche kenntlichen Bestandteile;
2. Geschosse, Kartuschen und Patronen jeder Art sowie ihre als solche kenntlichen Bestandteile;
3. Schießpulver und Sprengstoffe, die besonders für den Krieg bestimmt sind;
4. Lafetten, Munitionswagen, Protzen, Proviantwagen, Feldschmieden und ihre als solche kenntlichen Bestandteile;
5. militärische als solche kenntliche Kleidungs- und Ausrüstungsstücke;
6. militärisches als solches kenntliches Geschirr jeder Art;
7. für den Krieg benutzbare Reit-, Zug- und Lasttiere;
8. Lagergerät und seine als solche kenntlichen Bestandteile;
9. Panzerplatten;
10. Kriegsschiffe und sonstige Kriegsfahrzeuge sowie solche Bestandteile, die nach ihrer besonderen Beschaffenheit nur auf einem Kriegsfahrzeuge benutzt werden können;
11. Werkzeuge und Vorrichtungen, die ausschließlich zur Anfertigung von Kriegsmaterial oder zur Anfertigung und Ausbesserung von Waffen und von Landkriegs- oder Seekriegsmaterial hergestellt sind.

Dies ist die Liste, die auf der Zweiten Friedenskonferenz von dem mit der besonderen Prüfung der Konterbandenfrage beauftragten Ausschuß aufgestellt worden war. Sie war das Ergebnis gegenseitiger Zugeständnisse, und es erschien nicht an-

gezeigt, hierüber in neue Erörterungen einzutreten, sei es um Gegenstände auszuscheiden oder um solche hinzuzusetzen.

Die Worte werden ohne weiteres sollen besagen, daß die Bestimmung schon durch die bloße Tatsache des Krieges Wirksamkeit erlangt und daß keinerlei Erklärung der Kriegführenden erforderlich ist. Der Handel ist schon in Friedenszeiten gewarnt.

Artikel 23. Gegenstände und Stoffe, die ausschließlich für den Krieg verwendet werden, können in die Liste der absoluten Kriegskonterbande mittels einer Erklärung, die bekannt zu geben ist, aufgenommen werden.

Die Bekanntgabe wird an die Regierungen der anderen Mächte oder an deren bei der erklärenden Macht beglaubigten Vertreter gerichtet. Eine Bekanntgabe, die nach Beginn der Feindseligkeiten stattfindet, wird nur an die neutralen Mächte gerichtet.

Neue Entdeckungen oder Erfindungen können die Liste des Artikel 22 unzureichend machen. Sie kann einen Zusatz erhalten, vorausgesetzt, daß es sich um Gegenstände und Stoffe handelt, die ausschließlich für den Krieg verwendet werden. Dieser Zusatz ist den anderen Mächten bekanntzugeben, welche die notwendigen Maßnahmen zur Benachrichtigung ihrer Angehörigen treffen werden. Theoretisch kann die Bekanntgabe in Friedens- wie in Kriegszeiten erfolgen. Zweifellos wird der erste Fall selten vorkommen, weil ein Staat durch eine derartige Bekanntgabe in den Verdacht geraten könnte, einen Krieg zu planen; dieses Verfahren hätte jedoch den Vorteil, daß der Handel im voraus unterrichtet würde. Es lag kein Grund vor, die Möglichkeit dazu auszuschließen.

Man hat es für zu weitgehend erachtet, einer Macht die Befugnis zuzugestehen, durch einfache Erklärung einen Zusatz zu der Liste zu machen. Es ist jedoch zu bemerken, daß diese Befugnis nicht die Gefahren in sich birgt, die man von ihr befürchtet. Zunächst ist die Erklärung selbstverständlich nur für den wirksam, der sie erläßt, und zwar in dem Sinne, daß der zugesetzte Gegenstand nur für ihn in seiner Eigenschaft als Kriegführender Konterbande ist; die anderen Staaten können übrigens eine entsprechende Erklärung erlassen. Der Zusatz kann nur Gegenstände betreffen, die ausschließlich für den Krieg verwendet werden; zur Zeit würde es schwierig sein, solche Gegenstände anzugeben, die nicht schon auf der Liste stehen. Der Zukunft wird nicht vorgegriffen. Wenn eine Macht sich das Recht anmaßte, Gegenstände, die nicht ausschließlich für den Krieg verwendet werden, in die Liste der absoluten Konterbande aufzunehmen, so könnte sie sich diplomatische Reklamationen zuziehen, da sie gegen eine angenommene Regel verstoßen würde. Außerdem würde gegebenenfalls der Rekurs an den Internationalen Prisenhof zulässig sein. Voraussichtlich wird der Prisenhof dahin entscheiden, daß der in die Erklärung über die absolute Konterbande aufgenommene Gegenstand dort zwar zu Unrecht steht, weil er nicht ausschließlich für den Krieg verwendbar ist, daß er aber in eine Erklärung über relative Konterbande hätte aufgenommen werden können. Die Einziehung kann alsdann gerechtfertigt sein, wenn die Beschlagnahme unter den für diese Art der Konterbande vorgesehenen Voraussetzungen (Artikel 33 bis 35) erfolgt ist, die von den auf die absolute Konterbande anwendbaren (Artikel 30) abweichen.

Es war vorgeschlagen worden, daß im Interesse des neutralen Handels zwischen der Bekanntgabe und der Anwendung eine Frist verstreichen müsse. Aber das wäre für den Kriegführenden, der sich doch gerade schützen will, sehr nachteilig gewesen, da der Handel mit den von ihm für gefährlich gehaltenen Gegenständen während der Frist frei gewesen wäre und seine Maßnahme somit ihren Zweck verfehlt hätte. Den Erwägungen der Billigkeit, auf die man sich berufen hatte, ist in anderer Weise Rechnung getragen worden (vergl. Artikel 43).

Artikel 24. Als Kriegskonterbande werden ohne weiteres folgende für kriegerische wie für friedliche Zwecke verwendbare, unter der Bezeichnung relative Konterbande begriffene Gegenstände und Stoffe angesehen:

1. Lebensmittel;
2. Furage und zur Viehfütterung geeignete Körnerfrüchte;
3. für militärische Zwecke geeignete Kleidungsstücke, Kleidungsstoffe und Schuhwerk;
4. Gold und Silber, geprägt und in Barren, sowie Papiergeld;
5. für den Krieg verwendbare Fuhrwerke jeder Art und ihre Bestandteile;
6. Schiffe, Boote und Fahrzeuge jeder Art, Schwimmdocks und Vorrichtungen für Trockendocks sowie ihre Bestandteile;
7. festes oder rollendes Eisenbahnmaterial, Telegraphen-, Funkentelegraphen- und Telephonmaterial;
8. Luftschiffe und Flugmaschinen, ihre als solche kenntlichen Bestandteile sowie Zubehörstücke, Gegenstände und Stoffe, die erkennbar zur Luftschiffahrt oder zu Flugzwecken dienen sollen;
9. Feuerungsmaterial und Schmierstoffe;
10. Schießpulver und Sprengstoffe, die nicht besonders für den Krieg bestimmt sind;
11. Stacheldraht sowie die zu dessen Befestigung und Zerschneidung dienenden Werkzeuge;
12. Hufeisen und Hufschmiedegerät;
13. Geschirr und Sattelzeug;
14. Doppelgläser, Fernrohre, Chronometer und nautische Instrumente aller Art.

Über den Ausdruck werden ohne weiteres angesehen ist dasselbe zu bemerken wie bei Artikel 22. Die aufgezählten Gegenstände sind nur dann relative Konterbande, wenn sie die im Artikel 33 bezeichnete Bestimmung haben.

Lebensmittel umfassen die zur menschlichen Ernährung notwendigen oder nützlichen Erzeugnisse fester oder flüssiger Art.

Papiergeld umfaßt nur eigentliches Papiergeld sowie Banknoten mit oder ohne Zwangskurs. Wechsel und Schecks gehören nicht dazu.

Maschinen und Dampfkessel fallen unter die Aufzählung in Nr. 6.

Eisenbahnmaterial umfaßt festes Material, wie Schienen, Schwellen, Drehscheiben, zum Brückenbau bestimmte Teile, und rollendes Material, wie Lokomotiven, Wagen.

Artikel 25. Gegenstände und Stoffe, die für kriegerische wie für friedliche Zwecke verwendbar und nicht schon in den Artikeln 22, 24 aufgeführt sind, können mittels einer Erklärung, die in der im Artikel 23 Abs. 2 vorgesehenen Weise bekannt zu geben ist, in die Liste der relativen Konterbande aufgenommen werden.

Diese Bestimmung entspricht für die relative Konterbande der im Artikel 23 für die absolute Konterbande gegebenen Bestimmung.

Artikel 26. Verzichtet eine Macht ihrerseits darauf, Gegenstände und Stoffe, die zu einer der in den Artikeln 22, 24 aufgezählten Gruppen gehören, als

Kriegskonterbande zu betrachten, so hat sie ihre Absicht durch eine Erklärung kundzugeben, die in der im Artikel 23 Abs. 2 vorgesehenen Weise bekannt gemacht wird.

Ein Kriegführender will vielleicht von dem Rechte, die in den vorstehenden Listen aufgeführten Gegenstände als Konterbande zu betrachten, keinen Gebrauch machen. Er kann es für zweckmäßig halten, entweder einen unter die absolute Konterbande fallenden Gegenstand zur relativen Konterbande zu rechnen oder den Handel mit einem bestimmten zu der einen oder anderen Klasse gehörenden Gegenstande seinerseits für frei zu erklären. Es ist wünschenswert, daß er seine Absicht in dieser Beziehung bekanntgibt, und es ist wahrscheinlich, daß er dies tun wird, um Anerkennung für seine Maßnahme zu finden. Wenn er es nicht tut und sich damit begnügt, seinen Kreuzern entsprechende Weisungen zu erteilen, so werden die durchsuchten Schiffe angenehm überrascht sein, wenn der Durchsuchende ihnen die Beförderung von Gegenständen, die sie selbst als Konterbande betrachteten, nicht zum Vorwurfe macht. Nichts hindert eine Macht, eine solche Erklärung in Friedenszeiten zu erlassen (vergl. das zu Artikel 23 Bemerkte).

Artikel 27. Gegenstände und Stoffe, die für kriegerische Zwecke nicht verwendbar sind, können nicht als Kriegskonterbande erklärt werden.

Das Bestehen einer sogenannten Freiliste (Artikel 28) macht es zweckmäßig, ausdrücklich zu bestätigen, daß Gegenstände, die für kriegerische Zwecke nicht verwendbar sind, nicht für Konterbande erklärt werden dürfen. Man hätte sonst glauben können, daß die nicht in diese Liste aufgenommenen Gegenstände wenigstens als relative Konterbande erklärt werden dürften.

Artikel 28. Als Kriegskonterbande können die nachstehenden Gegenstände nicht erklärt werden:

1. Rohbaumwolle, Rohwolle, Rohseide, rohe Jute, roher Flachs, roher Hanf und andere Rohstoffe der Textilindustrie sowie die daraus gesponnenen Garne;
2. ölhaltige Nüsse und Sämereien, Kopra;
3. Kautschuk, Harz, Gummi und Lack, Hopfen;
4. rohe Felle, Hörner, Knochen und Elfenbein;
5. natürlicher und künstlicher Dünger, mit Einschluß der für die Landwirtschaft verwendbaren Nitrate und Phosphate;
6. Erze;
7. Erde, Ton, Kalk, Kreide, Steine mit Einschluß des Marmors, Ziegelsteine, Schiefer und Dachziegel;
8. Porzellan- und Glaswaren;
9. Papier und die zu seiner Herstellung zubereiteten Stoffe;
10. Seife, Farbe mit Einschluß der ausschließlich zu ihrer Herstellung bestimmten Materialien, und Firnis;
11. Chlorkalk, Soda, Ätznatron, schwefelsaures Natron in Kuchen, Ammoniak, schwefelsaures Ammoniak und Kupfervitriol;
12. Maschinen für Landwirtschaft, für Bergbau, für Textilindustrie und für Buchdruckerei;
13. Edelsteine, Halbedelsteine, Perlen, Perlmutter und Korallen;
14. Turm- und Wanduhren, Standuhren und Taschenuhren außer Chronometern;

15. Mode- und Galanteriewaren;
16. Federn jeder Art, Haare und Borsten;
17. Gegenstände zur Wohnungseinrichtung und zum Wohnungsschmucke; Bureaumöbel und Bureaubedarf.

Um die Nachteile des Krieges für den Handel zu verringern, hat man es für zweckmäßig gehalten, diese sogenannte Freiliste aufzustellen, was jedoch, wie oben bemerkt, nicht besagen will, daß alle nicht darin aufgenommenen Gegenstände als Kriegskonterbande erklärt werden können.

Erze sind die Erzeugnisse des Bergbaues, die zur Gewinnung von Metallen dienen (metallic ores).

Es war beantragt, unter Nr. 10 die Farbstoffe aufzuführen. Das schien zu allgemein; es gibt Stoffe, wie die Kohle, aus denen man Farben gewinnt, die aber auch zu anderen Zwecken dienen. Die Stoffe, die ausschließlich zur Gewinnung von Farben verwendet werden, genießen die Befreiung.

Die „articles de Paris" — eine allgemein bekannte Bezeichnung — gehören unter Nr. 15.

In Nr. 16 handelt es sich um die Borsten gewisser Tiere, wie Schweine und Wildschweine.

Teppiche und Matten gehören zu den Gegenständen zur Wohnungseinrichtung und zum Wohnungsschmucke (Nr. 17).

Artikel 29. Als Kriegskonterbande können ferner nicht angesehen werden:

1. Gegenstände und Stoffe, die ausschließlich zur Pflege der Kranken und Verwundeten dienen, jedoch mit der Maßgabe, daß sie im Falle gewichtiger militärischer Erfordernisse gegen Entschädigung angefordert werden können, wenn sie die im Artikel 30 vorgesehene Bestimmung haben;
2. Gegenstände und Stoffe, die zum Gebrauche des Schiffes, wo sie vorgefunden werden, oder zum Gebrauche der Besatzung oder der Passagiere dieses Schiffes während der Reise bestimmt sind.

Wenn die im Artikel 29 aufgezählten Gegenstände gleichfalls nicht als Kriegskonterbande betrachtet werden, so sind hierfür andere Gründe maßgebend als diejenigen, die zur Annahme der Liste des Artikel 28 geführt haben.

Gründe der Menschlichkeit haben es veranlaßt, die Gegenstände und Stoffe auszuscheiden, die ausschließlich zur Pflege der Kranken und Verwundeten dienen, worunter natürlich auch Drogenwaren und Arzneimittel aller Art fallen. Es handelt sich nicht um die Lazarettschiffe, denen durch das Haager Abkommen vom 18. Oktober 1907 eine besondere Befreiung zugesichert ist, sondern um gewöhnliche Handelsschiffe, unter deren Ladung sich Gegenstände der angegebenen Art befinden. Der Kreuzer hat jedoch das Recht, diese Gegenstände im Falle gewichtiger Erfordernisse für die Bedürfnisse seiner Besatzung oder seiner Flotte anzufordern. Diese Anforderung kann nur gegen Entschädigung erfolgen; es ist aber zu bemerken, daß dieses Anforderungsrecht nicht in allen Fällen ausgeübt werden kann. Die in Rede stehenden Gegenstände müssen die im Artikel 30 bezeichnete Bestimmung, das heißt feindliche Bestimmung haben. Sonst kommt das gemeine Recht zur Geltung: dem Kriegführenden steht in Ansehung neutraler Schiffe auf hoher See kein Anforderungsrecht zu.

Ebensowenig kann man Gegenstände und Stoffe als Konterbande betrachten, die zum Gebrauche des Schiffes bestimmt sind und die an sich infolge ihrer Beschaffenheit Kriegskonterbande sein könnten, zum Beispiel Waffen, die zur Verteidigung des Schiffes gegen Seeräuber oder zur Abgabe von Signalen bestimmt

sind. Ebenso steht es mit den Gegenständen, die zum Gebrauche der Besatzung oder der Reisenden während der Fahrt bestimmt sind; die Besatzung umfaßt hier das gesamte Schiffspersonal.

Die Bestimmung der Konterbande. Wie gesagt, ist das zweite Begriffsmerkmal der Konterbande ihre Bestimmung. In dieser Hinsicht sind große Schwierigkeiten hervorgetreten; sie verkörpern sich in der Lehre von der einheitlichen Reise (voyage continu), die oft bekämpft und oft angerufen wird, ohne daß man sich von ihrer wahren Bedeutung genau Rechenschaft gibt. Man muß einfach jede Sachlage für sich ins Auge fassen und sehen, in welcher Weise sie ohne unnötige Belästigung der Neutralen und ohne Preisgabe der anerkannten Rechte der Kriegführenden zu regeln ist.

In dieser Hinsicht hat man, um einen Ausgleich unter den einander entgegengesetzten Lehren und Übungen herbeizuführen, zwischen der absoluten und relativen Konterbande unterschieden.

Auf die absolute Konterbande beziehen sich die Artikel 30 bis 32, auf die relative Konterbande die Artikel 33 bis 36.

Artikel 30. Die Gegenstände der absoluten Konterbande unterliegen der Beschlagnahme, wenn bewiesen wird, daß ihre Bestimmung das feindliche oder vom Feinde besetzte Gebiet oder die feindliche Streitmacht ist. Es macht keinen Unterschied, ob die Zuführung dieser Gegenstände unmittelbar erfolgt, oder ob sie noch eine Umladung oder eine Beförderung zu Lande erfordert.

Die in die Liste des Artikel 22 aufgenommenen Gegenstände sind absolute Konterbande, wenn ihre Bestimmung ein feindliches oder vom Feinde besetztes Gebiet oder die feindliche Land- oder Seestreitmacht ist. Diese Gegenstände unterliegen der Beschlagnahme, sobald eine solche Endbestimmung von der nehmenden Kriegsmacht bewiesen werden kann. Es entscheidet also nicht die Bestimmung des Schiffes, sondern die Bestimmung der Ware. Es nützt nichts, wenn die Ware auf einem Schiff verladen ist, das sie in einem neutralen Hafen ausladen soll; sobald die nehmende Kriegsmacht in der Lage ist zu beweisen, daß diese Ware von dort auf dem See- oder Landweg in das feindliche Land befördert werden soll, ist die Beschlagnahme und in der Folge die Einziehung der Ladung genügend gerechtfertigt. Somit wird der Grundsatz von der einheitlichen Reise für die absolute Konterbande durch den Artikel 30 anerkannt. Der Reiseweg, den die Ware verfolgt, wird lediglich als Ganzes betrachtet.

Artikel 31. Der Beweis für die im Artikel 30 vorgesehene Bestimmung ist in folgenden Fällen endgültig erbracht:

1. wenn die Ware nach den Urkunden in einem feindlichen Hafen ausgeladen oder der feindlichen Streitmacht geliefert werden soll;
2. wenn das Schiff nur feindliche Häfen anlaufen soll oder wenn es einen feindlichen Hafen berühren oder zu der feindlichen Streitmacht stoßen soll, bevor es den neutralen Hafen erreicht, wohin die Ware urkundlich bestimmt ist.

Wie gesagt, liegt der nehmenden Kriegsmacht die Beweislast dafür ob, daß die Konterbandeware wirklich die im Artikel 30 bezeichnete Bestimmung hat. In gewissen im Artikel 31 bezeichneten Fällen gilt der Beweis für diese Bestimmung als endgültig erbracht, das heißt, der Gegenbeweis ist unzulässig.

Erster Fall. Die Ware ist nach den Urkunden zur Ausladung in einem feindlichen Hafen bestimmt, das heißt, nach den Schiffspapieren, die sich auf diese Ware beziehen, soll sie dort wirklich ausgeladen werden. Dann liegt von seiten der Beteiligten selbst ein wahres Geständnis über die feindliche Bestimmung vor.

Zweiter Fall. Das Schiff soll nur feindliche Häfen anlaufen oder soll einen feindlichen Hafen berühren, bevor es den neutralen Hafen erreicht, wohin die Ware nach den Urkunden bestimmt ist. Diese Ware soll also nach den sie betreffenden Papieren zwar in einem neutralen Hafen ausgeladen werden, aber das Schiff, auf dem sie verladen ist, soll vor Erreichung dieses Hafens einen feindlichen Hafen berühren. Sie unterliegt der Beschlagnahme, und der Beweis, daß die neutrale Bestimmung wirklich besteht und der Absicht der Beteiligten entspricht, wird nicht zugelassen. Der Umstand, daß das Schiff vor Erreichung dieser Bestimmung einen feindlichen Hafen berühren soll, würde für den Kriegführenden, dessen Kreuzer das Schiff durchsucht, eine zu große Gefahr begründen. Auch wenn man nicht eine von vornherein beabsichtigte Täuschung annimmt, bestände doch für den Kapitän des Kauffahrteischiffs eine starke Versuchung, die Konterbande, für die er einen vorteilhaften Absatz fände, auszuladen, und für die Ortsbehörde die Versuchung, die Ware anzufordern.

Der Fall, wo das Schiff vor Erreichung des neutralen Hafens zu der feindlichen Streitmacht stoßen soll, liegt ebenso.

Der Einfachheit wegen spricht die Bestimmung nur von einem feindlichen Hafen; es versteht sich aber von selbst, daß der vom Feinde besetzte Hafen ihm gleichzustellen ist, wie sich das aus der allgemeinen Regel des Artikel 30 ergibt.

Artikel 32. Die Schiffspapiere begründen vollen Beweis in Ansehung der Fahrt des Schiffes, das absolute Konterbande an Bord hat, es sei denn, daß beim Antreffen des Schiffes dieses offenbar von der nach den Schiffspapieren einzuhaltenden Fahrt abgewichen ist und keinen hinreichenden Grund für diese Abweichung nachzuweisen vermag.

Die Schiffspapiere begründen also vollen Beweis in Ansehung der Fahrt des Schiffes, es sei denn, daß dieses Schiff unter Umständen angetroffen wird, die zeigen, daß man ihren Angaben keinen Glauben schenken kann. Vergleiche im übrigen die zum Artikel 35 gegebenen Erläuterungen.

Artikel 33. Die Gegenstände der relativen Konterbande unterliegen der Beschlagnahme, wenn bewiesen wird, daß sie für den Gebrauch der Streitmacht oder der Verwaltungsstellen des feindlichen Staates bestimmt sind, es sei denn, daß im letzteren Falle nach Ausweis der Umstände diese Gegenstände tatsächlich nicht für den derzeitigen Krieg benutzt werden können; der letzte Vorbehalt findet auf die im Artikel 24 Nr. 4 bezeichneten Sendungen keine Anwendung.

Die Regeln über die relative Konterbande unterscheiden sich von denen über die absolute Konterbande in doppelter Hinsicht: erstens handelt es sich nicht um eine feindliche Bestimmung im allgemeinen, sondern um eine Bestimmung für den Gebrauch der Streitmacht oder der Verwaltungsstellen des Feindes; zweitens ist die Lehre von der einheitlichen Reise beseitigt. Dem ersten Gedanken entsprechen die Artikel 33, 34, dem zweiten der Artikel 35.

Die in die Liste der relativen Konterbande aufgenommenen Gegenstände können sowohl zu friedlichen Zwecken wie zu feindlichem Gebrauche dienen. Wenn den Umständen nach der friedliche Gebrauch gewiß ist, so ist die Beschlagnahme nicht gerechtfertigt; anders steht es, wenn der feindliche Gebrauch angenommen werden muß, was zum Beispiel der Fall ist, wenn es sich um Lebensmittel für eine feindliche Armee oder Flotte, oder um Kohlen für eine feindliche Flotte handelt. In einem solchen Falle ist offenbar kein Zweifel möglich. Aber wie ist zu entscheiden, wenn die Gegenstände für den Gebrauch der Zivilverwaltungsstellen des feindlichen Staates bestimmt sind? Es handelt sich zum Beispiel um Geld, das an eine Zivilverwaltungsstelle geschickt wird und zur Bezahlung des Gehalts ihrer Beamten ver-

wendet werden soll, oder um Eisenbahnschienen, die an eine Verwaltungsstelle der öffentlichen Arbeiten befördert werden. In diesen Fällen liegt eine feindliche Bestimmung vor, welche die Ware zunächst der Beschlagnahme und sodann der Einziehung unterwirft. Die Erklärung dafür liegt zugleich in juristischen und praktischen Gründen. Der Staat ist eine Einheit, wenn auch die zur Entwickelung seiner Tätigkeit erforderlichen Geschäfte verschiedenen Verwaltungsstellen übertragen sind. Kann eine Zivilverwaltungsstelle ungehindert Lebensmittel oder Geld beziehen, so gereicht das nicht nur ihr, sondern dem ganzen Staate, mit Einschluß der Militärverwaltung, zum Vorteile, da ja dadurch die allgemeinen Hilfsmittel des Staates vermehrt werden. Ja noch mehr: was eine Zivilverwaltungsstelle erhält, kann als noch notwendiger für die Militärverwaltung befunden und dieser unmittelbar überwiesen werden. So kann es kommen, daß Geld und Lebensmittel, die tatsächlich für eine Zivilverwaltungsstelle bestimmt sind, unmittelbar für den Bedarf des Heeres verwendet werden. Aus dieser Möglichkeit, die immer besteht, erklärt sich, weshalb die Bestimmung für die Verwaltungsstellen des feindlichen Staates der Bestimmung für dessen Streitmacht gleichgestellt ist.

Es handelt sich um die Verwaltungsstellen des Staates, die von der Zentralgewalt abhängen, aber nicht um alle Verwaltungsstellen, die es etwa in dem feindlichen Staate gibt; die örtlichen und kommunalen Verwaltungen zum Beispiel fallen nicht darunter und was für ihren Gebrauch bestimmt ist, wäre keine Konterbande.

Der Krieg kann unter solchen Umständen geführt werden, daß die Bestimmung für den Gebrauch einer Zivilverwaltungsstelle nicht als verdächtig gelten und infolgedessen einer Ware nicht die Eigenschaft als Konterbande geben kann. Ein Krieg spielt sich zum Beispiel in Europa ab und die Kolonien der kriegführenden Länder werden durch ihn tatsächlich nicht berührt. Lebensmittel oder andere Gegenstände von der Liste der relativen Konterbande, die zum Gebrauch einer kolonialen Zivilverwaltungsstelle bestimmt sind, würden alsdann nicht als Kriegskonterbande angesehen werden, weil die oben angestellten Erwägungen für diesen Fall nicht zutreffen. Hier ist eine Anleihe für die Kriegsbedürfnisse bei den Hilfsquellen der Zivilverwaltung nicht möglich. Ausgenommen sind Gold und Silber sowie Papiergeld, weil eine Geldsumme leicht von einem Ende der Welt zum anderen überwiesen werden kann.

Artikel 34. Die im Artikel 33 vorgesehene Bestimmung wird vermutet, wenn die Sendung an die feindlichen Behörden oder an einen im feindlichen Lande ansässigen Händler gerichtet ist, von dem es feststeht, daß er dem Feinde Gegenstände und Stoffe dieser Art liefert. Das Gleiche gilt für eine Sendung, die nach einem befestigten Platze des Feindes oder nach einem anderen der feindlichen Streitmacht als Basis dienenden Platze bestimmt ist; diese Vermutung findet jedoch keine Anwendung auf das Kauffahrteischiff selbst, das nach einem dieser Plätze fährt und dessen Eigenschaft als Konterbande bewiesen werden soll.

Treffen die vorstehenden Vermutungen nicht zu, so wird vermutet, daß die Bestimmung unschädlich ist.

Die in diesem Artikel aufgestellten Vermutungen lassen den Beweis des Gegenteils zu.

Gewöhnlich werden die Sendungen von Konterbandegegenständen nicht ausdrücklich an die Militärbehörden oder Verwaltungsstellen des feindlichen Staates gerichtet sein. Man wird die wahre Bestimmung mehr oder weniger verschleiern; der nehmenden Kriegsmacht liegt es ob, sie zu beweisen, um die Beschlagnahme zu rechtfertigen. Aber man hat es für zweckmäßig gehalten, Vermutungen aufzustellen, einmal auf Grund der Eigenschaft des Empfängers und zweitens auf Grund der

Beschaffenheit des Platzes, wohin die Gegenstände bestimmt sind. In Betracht kommt eine feindliche Behörde oder ein im feindlichen Lande ansässiger Händler, der ein bekannter Lieferant der feindlichen Regierung für die in Rede stehenden Gegenstände ist. Es kommt ferner in Betracht ein befestigter Platz des Feindes oder ein Platz, der der feindlichen Streitmacht als Basis, sei es als Operations- oder als Verpflegungsbasis dient.

Diese allgemeine Vermutung findet keine Anwendung auf das Kauffahrteischiff selbst, das nach einem befestigten Platze fährt und das an sich sehr wohl relative Konterbande sein kann, doch nur unter der Voraussetzung, daß seine Bestimmung für den Gebrauch der Streitmacht oder der Verwaltungsstellen des feindlichen Staates unmittelbar bewiesen wird.

Treffen die vorstehenden Vermutungen nicht zu, so wird vermutet, daß die Bestimmung unschädlich ist. Das entspricht dem gemeinen Rechte, wonach die nehmende Kriegsmacht die verbotene Eigenschaft der Ware, die sie in Beschlag nehmen will, zu beweisen hat.

Schließlich lassen alle hier zugunsten oder zuungunsten der nehmenden Kriegsmacht aufgestellten Vermutungen den Beweis des Gegenteils zu. Es werden darüber zunächst die nationalen Gerichte und sodann der Internationale Prisenhof befinden.

Artikel 35. Die Gegenstände der relativen Konterbande unterliegen der Beschlagnahme nur auf einem Schiffe, das sich auf der Fahrt nach dem feindlichen oder vom Feinde besetzten Gebiet oder zur feindlichen Streitmacht befindet und das diese Gegenstände nicht in einem neutralen Zwischenhafen ausladen soll.

Die Schiffspapiere begründen vollen Beweis in Ansehung der Fahrt des Schiffes sowie des Ortes der Ausladung der Waren, es sei denn, daß beim Antreffen des Schiffes dieses offenbar von der nach den Schiffspapieren einzuhaltenden Fahrt abgewichen ist und keinen hinreichenden Grund für diese Abweichung nachzuweisen vermag.

Wie oben gesagt, ist die Lehre von der einheitlichen Reise für die relative Konterbande beseitigt worden. Diese unterliegt also der Beschlagnahme nur, wenn sie in einem feindlichen Hafen ausgeladen werden soll. Sobald die Ware nach den Urkunden in einem neutralen Hafen ausgeladen werden soll, kann sie keine Konterbande sein, und es ist nicht zu untersuchen, ob sie von diesem neutralen Hafen auf dem See- oder Landwege zum Feinde befördert werden soll. Das ist der wesentliche Unterschied gegenüber der absoluten Konterbande.

Die Schiffspapiere begründen vollen Beweis in Ansehung der Fahrt des Schiffes und des Ortes der Löschung der Ladung; anders würde es sein, wenn beim Antreffen des Schiffes dieses offenbar von der nach den Schiffspapieren einzuhaltenden Fahrt abgewichen wäre und keinen hinreichenden Grund für diese Abweichung nachzuweisen vermöchte.

Diese Regel über den durch die Schiffspapiere erbrachten Beweis bezweckt, zu verhüten, daß von einem Kreuzer leichtfertig Ansprüche erhoben werden, die zu unberechtigten Beschlagnahmen führen. Sie darf nicht in einem zu unbedingten Sinne verstanden werden, der Täuschungen aller Art erleichtern würde. So wird sie nicht aufrecht erhalten, wenn beim Antreffen des Schiffes dieses offenbar von der Fahrt, die es hätte einhalten müssen, abgewichen ist und diese Abweichung nicht rechtfertigen kann. Die Schiffspapiere werden dann durch die Tatsachen widerlegt und verlieren jede Beweiskraft; der Kreuzer kann nach Lage des Falles frei entscheiden. Ebenso kann die Durchsuchung des Schiffes zur Feststellung von Tatsachen führen, die unwiderleglich beweisen, daß die Bestimmung des Schiffes oder der Ort der Ausladung der Ware in den Schiffspapieren falsch angegeben sind. Der Kreuzer würdigt alsdann frei die Umstände; je nach dem Ergebnisse dieser Würdigung

nimmt er das Schiff in Beschlag oder nicht. Kurz, die Schiffspapiere beweisen, es sei denn, daß die Unrichtigkeit ihrer Angaben durch die Tatsachen dargetan wird. Diese Einschränkung der Beweiskraft der Schiffspapiere erschien selbstverständlich und keiner ausdrücklichen Erwähnung bedürftig. Man hat nicht den Anschein erwecken wollen, als schwäche man die Wirkung der allgemeinen Regel ab, die eine Sicherheit für den neutralen Handel darstellt.

Daraus, daß sich eine Angabe als unrichtig erweist, folgt nicht, daß die Beweiskraft der Schiffspapiere in ihrer Gesamtheit wegfällt. Die Angaben, in Ansehung deren der Einwand der Unrichtigkeit nicht bewiesen werden kann, behalten ihre Kraft.

Artikel 36. Hat das feindliche Gebiet keine Seegrenze, so unterliegen die Gegenstände der relativen Konterbande, abweichend vom Artikel 35, der Beschlagnahme, sofern bewiesen wird, daß sie die im Artikel 33 vorgesehene Bestimmung haben.

Der vorgesehene Fall ist sicherlich selten; doch ist er in Kriegen neuester Zeit vorgekommen. Bei der absoluten Konterbande besteht keine Schwierigkeit, da die Bestimmung für den Feind immer bewiesen werden kann, welchen Weg auch die Ware nehmen mag (Artikel 30). Anders steht es bei der relativen Konterbande. Hier muß eine Ausnahme von der allgemeinen Regel des Artikel 35 Abs. 1 festgesetzt und der nehmenden Kriegsmacht der Beweis, daß die verdächtige Ware wirklich die besondere im Artikel 33 bezeichnete Bestimmung hat, gestattet werden, ohne daß dem die Ausladung in einem neutralen Hafen entgegengehalten werden kann.

Artikel 37. Befördert ein Schiff Gegenstände, die der Beschlagnahme als absolute oder relative Konterbande unterliegen, so kann es auf hoher See oder in den Gewässern der Kriegführenden während der ganzen Dauer seiner Reise beschlagnahmt werden, selbst wenn es die Absicht hat, einen Zwischenhafen anzulaufen, bevor es die feindliche Bestimmung erreicht.

Das Schiff kann wegen Konterbande während der ganzen Dauer seiner Reise beschlagnahmt werden, vorausgesetzt, daß es sich in Gewässern befindet, wo eine kriegerische Handlung erlaubt ist. Die Tatsache, daß es die Absicht hat, vor Erreichung der feindlichen Bestimmung einen Zwischenhafen anzulaufen, hindert die Beschlagnahme nicht, sobald im gegebenen Falle die feindliche Bestimmung erwiesen ist, und zwar bei absoluter Konterbande gemäß den Regeln der Artikel 30 bis 32, bei relativer Konterbande gemäß den Regeln der Artikel 33 bis 35 mit der Ausnahme des Artikel 36.

Artikel 38. Auf Grund einer früher ausgeführten, aber bereits vollendeten Beförderung von Konterbande kann eine Beschlagnahme nicht bewirkt werden.

Ein Schiff unterliegt der Beschlagnahme, wenn es Konterbande befördert, aber nicht, weil es früher solche befördert hat.

Artikel 39. Die Gegenstände der Konterbande unterliegen der Einziehung.

Diese Bestimmung bietet keine Schwierigkeit.

Artikel 40. Die Einziehung des die Konterbande befördernden Schiffes ist zulässig, wenn die Konterbande nach Wert, Gewicht, Umfang oder Fracht mehr als die Hälfte der Ladung ausmacht.

Es wurde zwar allgemein zugegeben, daß in gewissen Fällen die Einziehung der Konterbande nicht genügt und die Einziehung sich auch auf das Schiff selbst er-

strecken muß; aber bei der näheren Bestimmung dieser Fälle gingen die Meinungen auseinander. Man hat sich dafür entschieden, daß ein bestimmtes Mengenverhältnis zwischen der Konterbande und der Gesamtladung maßgebend sein soll. Aber die Frage zerfällt in zwei Unterfragen: 1. Welches soll dieses Verhältnis sein? Die angenommene Lösung hält die Mitte zwischen den vorgeschlagenen Lösungen, die von einem Viertel bis zu drei Vierteln gingen. 2. Wie soll dieses Verhältnis berechnet werden? Muß die Konterbande nach Umfang, Gewicht, Wert oder Fracht mehr als die Hälfte der Ladung ausmachen? Die Annahme eines bestimmten Merkmals gibt Anlaß zu theoretischen Einwendungen und erleichtert auch Machenschaften, die den Zweck haben, der Einziehung des Schiffes trotz der Erheblichkeit der Konterbandeladung zu entgehen. Wenn man den Umfang oder das Gewicht nimmt, so wird der Kapitän erlaubte Waren von so großem Umfang oder Gewicht mitnehmen, daß der Umfang oder das Gewicht der Konterbande darunter bleibt. Eine ähnliche Bemerkung läßt sich in Ansehung des Wertes oder der Fracht machen. Die Folge ist, daß es zur Rechtfertigung der Einziehung genügen muß, wenn die Konterbande von irgend einem der angegebenen Gesichtspunkte mehr als die Hälfte der Ladung ausmacht. Das mag streng erscheinen; aber einerseits würde man bei einem anderen Verfahren betrügerische Berechnungen erleichtern, und andererseits darf man sagen, daß die Einziehung des Schiffes gerechtfertigt ist, wenn die Beförderung der Konterbande einen erheblichen Teil seiner Unternehmung bildet, was für jeden der bezeichneten Fälle zutrifft.

Artikel 41. Wird das die Konterbande befördernde Schiff freigelassen, so fallen die der nehmenden Kriegsmacht durch das Verfahren vor der nationalen Prisengerichtsbarkeit sowie durch die Erhaltung von Schiff und Ladung während der Untersuchung erwachsenen Kosten dem Schiffe zur Last.

Es erscheint nicht gerecht, daß einerseits die Beförderung von Konterbande, über ein bestimmtes Mengenverhältnis hinaus, die Einziehung des Schiffes zur Folge hat, und andererseits, bei einer geringeren Menge, nur die Einziehung der Konterbande erfolgt, was häufig für den Kapitän keinen Verlust bedeutet, weil die Fracht für diese Konterbande im voraus bezahlt worden ist. Liegt darin nicht eine Ermutigung zum Konterbandehandel und wäre es nicht richtig, eine gewisse Strafe für die Beförderung zu verhängen, die unter dem zur Einziehung erforderlichen Mengenverhältnisse bleibt? Man hatte eine Art Buße vorgeschlagen, deren Betrag nach dem Werte der Konterbandegegenstände hätte bemessen werden können. Gegen diesen Vorschlag sind Einwendungen verschiedener Art erhoben worden, obwohl der Grundsatz, daß die Beförderung von Konterbande durch den Verlust einer Geldsumme zu ahnden sei, als gerechtfertigt angesehen wurde. Man hat dieses Ziel auf andere Weise durch die Bestimmung erreicht, daß die der nehmenden Kriegsmacht durch das Verfahren vor der nationalen Prisengerichtsbarkeit sowie durch die Erhaltung des Schiffes und der Ladung während der Untersuchung erwachsenden Kosten dem Schiffe zur Last fallen; die Kosten der Erhaltung des Schiffes schließen gegebenenfalls die Kosten des Unterhalts der Besatzung des weggenommenen Schiffes ein. Hierbei ist noch zu bemerken, daß der Schaden, der dem Schiffe durch seine Einbringung in einen Prisenhafen und seinen Aufenthalt dort verursacht wird, das wirksamste Abschreckungsmittel gegen die Beförderung der Konterbande bilden dürfte.

Artikel 42. Die dem Eigentümer der Konterbande gehörenden Waren, die sich an Bord desselben Schiffes befinden, unterliegen der Einziehung.

Der Eigentümer der Konterbande wird bestraft, zunächst mit Einziehung der verbotenen Ware, ferner mit Einziehung auch der nicht verbotenen Ware, die ihm etwa auf demselben Schiffe gehört.

Artikel 43. Wird ein Schiff auf See angetroffen, das sich in Unkenntnis der Feindseligkeiten oder der auf seine Ladung anwendbaren Konterbandeerklärung befindet, so können die Gegenstände der Konterbande nur gegen Entschädigung eingezogen werden; das Schiff und der Rest der Ladung sind von der Einziehung sowie von den im Artikel 41 vorgesehenen Kosten befreit. Das Gleiche gilt, wenn der Kapitän von dem Beginne der Feindseligkeiten oder von der Konterbandeerklärung Kenntnis erlangt hat, die Gegenstände der Konterbande aber noch nicht hat ausladen können.

Daß das Schiff den Kriegszustand oder die Konterbandeerklärung kennt, wird angenommen, wenn es einen neutralen Hafen nach Ablauf angemessener Zeit seit Bekanntgabe des Beginns der Feindseligkeiten oder der Konterbandeerklärung an die diesen Hafen innehabende Macht verlassen hat. Daß der Kriegszustand dem Schiffe bekannt ist, wird auch angenommen, wenn es einen feindlichen Hafen nach Beginn der Feindseligkeiten verlassen hat.

Die Bestimmung bezweckt, die Neutralen zu schonen, die zwar tatsächlich Konterbande befördern, denen man aber daraus keinen Vorwurf machen kann. Dies ist in zwei Fällen denkbar. Der erste ist der, daß sie von dem Beginne der Feindseligkeiten keine Kenntnis haben; der zweite der, daß sie hiervon zwar Kenntnis haben, aber nichts von der Konterbandeerklärung wissen, die ein Kriegführender gemäß den Artikeln 23, 25 erlassen hat und die gerade auf die ganze Ladung oder einen Teil der Ladung anwendbar ist. Es wäre ungerecht, das Schiff in Beschlag zu nehmen und die Ladung einzuziehen; andererseits kann der Kreuzer nicht verpflichtet sein, Gegenstände zum Feinde gelangen zu lassen, die für den Krieg verwendbar sind und vielleicht vom Feinde dringend benötigt werden. Die in Frage stehenden Interessen werden in der Weise miteinander in Einklang gebracht, daß alsdann die Einziehung nur gegen Entschädigung erfolgen darf (vergleiche den ähnlichen Gedankengang in dem Abkommen vom 18. Oktober 1907 über die Behandlung der feindlichen Kauffahrteischiffe beim Ausbruche der Feindseligkeiten).

Artikel 44. Ein wegen Konterbande angehaltenes Schiff, das mit Rücksicht auf das Mengenverhältnis der Konterbande nicht der Einziehung unterliegt, kann je nach den Umständen zur Fortsetzung der Fahrt ermächtigt werden, wenn der Kapitän bereit ist, die Konterbande dem Schiffe des Kriegführenden zu überliefern.

Die Übergabe der Konterbande wird von dem nehmenden Kriegsschiff in dem Tagebuche des angehaltenen Schiffes vermerkt; der Kapitän dieses Schiffes hat dem nehmenden Kriegsschiffe beglaubigte Abschrift aller zweckdienlichen Papiere zu übergeben.

Das nehmende Kriegsschiff ist befugt, die ihm so überlieferte Konterbande zu zerstören.

Ein neutrales Schiff wird wegen Konterbande angehalten. Es unterliegt nicht der Einziehung, weil die Konterbande nicht das im Artikel 40 bezeichnete Mengenverhältnis erreicht. Es kann gleichwohl in einen Prisenhafen gebracht werden, damit ein Urteil über die Konterbande ergeht. Dieses Recht des nehmenden Kriegsschiffs scheint in gewissen Fällen zu weit zu gehen, wenn man die geringe Bedeutung, die die Konterbande vielleicht hat (zum Beispiel eine Kiste mit Gewehren oder Revolvern) mit dem schweren Nachteile vergleicht, den das Schiff durch diese Ab-

lenkung von seiner Fahrt und die Zurückhaltung während der Dauer der Untersuchung erleidet. Man hat sich deshalb gefragt, ob es nicht möglich wäre, dem neutralen Schiffe das Recht zur Fortsetzung seiner Fahrt zuzugestehen, wenn es die Konterbandegegenstände dem nehmenden Kriegsschiff überliefert, das sie einerseits nur aus triftigen Gründen zurückweisen dürfte, zum Beispiel wegen schlechter See, die die Umladung unmöglich oder schwierig macht, wegen begründeten Verdachts hinsichtlich der wirklichen Menge der auf dem Kauffahrteischiffe verladenen Konterbande, wegen der Schwierigkeit, die Gegenstände an Bord des Kriegsschiffs unterzubringen usw. Dieser Vorschlag hat nicht die nötige Anzahl von Stimmen erhalten. Man hat behauptet, es sei unmöglich, dem Kreuzer eine solche Verpflichtung aufzuerlegen, da für ihn die Übernahme fast immer mit Unzuträglichkeiten verknüpft sein würde. Liegen zufällig solche Unzuträglichkeiten nicht vor, so wird der Kreuzer die Übernahme nicht verweigern, weil es für ihn selbst von Vorteil sein wird, nicht durch die Notwendigkeit der Einbringung des Schiffes in einen Hafen von seiner Fahrt abgelenkt zu werden. Da die Aufstellung einer Verpflichtung somit ausgeschlossen war, hat man beschlossen, die freiwillige Übernahme zu regeln, die, so hofft man, in allen Fällen, wo es angängig ist, zum großen Nutzen beider Teile erfolgen wird. Die vorgesehenen Förmlichkeiten sind sehr einfach und bedürfen keiner Erklärung.

Über die so überlieferte Ware muß ein prisengerichtliches Urteil ergehen. Deshalb muß sich das nehmende Kriegsschiff der notwendigen Papiere versichern. Man könnte sich vorstellen, daß über die Eigenschaft gewisser Gegenstände, die der Kreuzer für Konterbande anspricht, Zweifel bestehen; der Kapitän des Kauffahrteischiffs erhebt Widerspruch, zieht es aber vor, die Übergabe vorzunehmen, um seine Fahrt fortsetzen zu können. Es liegt nur eine Beschlagnahme vor, die durch die Prisengerichtsbarkeit bestätigt werden muß.

Die von dem Kauffahrteischiff überlieferte Konterbande kann für den Kreuzer lästig sein, der deshalb befugt sein muß, sie schon im Augenblicke der Übergabe oder später zu zerstören.

Drittes Kapitel.

Neutralitätswidrige Unterstützung.

Im allgemeinen kann man sagen, daß das Kauffahrteischiff, das durch Beförderung von Kriegskonterbande oder durch Blockadebruch die Neutralität verletzt, dem Feinde eine Unterstützung gewährt; aus diesem Grunde kann der Kriegführende, zu dessen Nachteil das Schiff handelt, diesem bestimmte Verluste zufügen. Aber es gibt Fälle, wo die neutralitätswidrige Unterstützung von besonderer Art ist, so daß man eine eigene Regelung für erforderlich erachtet hat. Man hat diese Fälle nach der Schwere der dem neutralen Schiffe zur Last gelegten Handlung in zwei Klassen eingeteilt.

In den zur ersten Klasse gehörenden Fällen (Artikel 45) wird das Schiff eingezogen und ebenso behandelt wie ein Schiff, das wegen Beförderung von Konterbande der Einziehung unterliegt. Das bedeutet, daß das Schiff seine neutrale Eigenschaft nicht verliert und ein Recht auf die den neutralen Schiffen gewährleistete Behandlung hat; zum Beispiel könnte es von dem nehmenden Kriegsschiffe nur unter den für die neutralen Schiffe aufgestellten Voraussetzungen (Artikel 48 ff.) zerstört werden; die Regel die Flagge deckt das Gut kommt auf die an Bord befindliche Ware zur Anwendung.

In den schwereren Fällen, die zu der zweiten Klasse (Artikel 46) gehören, wird das Schiff gleichfalls eingezogen; des weiteren wird es aber nicht nur wie ein wegen Beförderung von Konterbande der Einziehung unterliegendes Schiff, sondern wie ein feindliches Kauffahrteischiff behandelt, was gewisse Folgen nach sich zieht. Die Regeln über die Zerstörung neutraler Prisen finden auf das Schiff keine Anwendung, und da dieses zum feindlichen Schiffe wird, ist nicht mehr die zweite, sondern die dritte Regel der Pariser Deklaration anwendbar. Von der an Bord befindlichen

Ware wird vermutet, daß sie feindlich ist; die Neutralen haben das Recht, ihr Eigentum zurückzufordern, indem sie ihre Neutralität nachweisen (Artikel 59). Man darf indes nicht so weit gehen, anzunehmen, daß die ursprünglich neutrale Eigenschaft des Schiffes vollständig aufgehoben wird und daß es so behandelt werden müßte, als wenn es immer feindlich gewesen wäre. Das Schiff kann behaupten, daß der ihm gegenüber erhobene Anspruch nicht begründet sei, daß die ihm zur Last gelegte Handlung nicht die Eigenschaft einer neutralitätswidrigen Unterstützung habe. Es hat also das Recht, sich auf Grund der zum Schutze des neutralen Eigentums gegebenen Bestimmungen an die internationale Gerichtsbarkeit zu wenden.

Artikel 45. Ein neutrales Schiff wird eingezogen und unterliegt überhaupt der Behandlung, die ein neutrales, der Einziehung wegen Kriegskonterbande unterworfenes Schiff erfahren würde:

1. falls es die Reise eigens zum Zwecke der Beförderung einzelner in die feindliche Streitmacht eingereihter Personen oder zur Nachrichtenbeförderung im Interesse des Feindes ausführt;
2. falls es mit Wissen des Eigentümers, des Charterers oder des Kapitäns eine geschlossene feindliche Truppenabteilung oder eine oder mehrere Personen, die während der Fahrt die Operationen des Feindes unmittelbar unterstützen, an Bord hat.

In den unter den vorstehenden Nummern bezeichneten Fällen unterliegen die dem Eigentümer des Schiffes gehörenden Waren gleichfalls der Einziehung.

Die Bestimmungen dieses Artikels finden keine Anwendung, wenn das Schiff zu der Zeit, wo es auf See betroffen wird, von den Feindseligkeiten keine Kenntnis hat oder wenn der Kapitän von dem Beginne der Feindseligkeiten Kenntnis erlangt hat, die beförderten Personen aber noch nicht hat ausschiffen können. Daß das Schiff den Kriegszustand kennt, wird angenommen, wenn es einen feindlichen Hafen nach Beginn der Feindseligkeiten oder einen neutralen Hafen nach Ablauf angemessener Zeit seit Bekanntgabe des Beginns der Feindseligkeiten an die diesen Hafen innehabende Macht verlassen hat.

Der erste Fall setzt Personen voraus, die einzeln reisen; der Fall einer geschlossenen Truppenabteilung wird später behandelt. Es handelt sich um Personen, die in die Land- oder Seestreitmacht des Feindes eingereiht sind. Über die Bedeutung dieses Eingereihtseins bestanden gewisse Zweifel. Umfaßt der Begriff nur solche Personen, welche nach dem Gesetz ihres Landes zum Dienste einberufen und tatsächlich zu dem Truppenteile, dem sie angehören sollen, gestoßen sind, oder umfaßt er diese Personen schon, sobald sie einberufen und bevor sie zu ihrem Truppenteile gestoßen sind? Die Frage ist von großer praktischer Bedeutung. Man denke an Personen, die aus einem Lande des europäischen Kontinents stammen und in Amerika ansässig sind; diese Personen haben ihrem Heimatlande gegenüber militärische Verpflichtungen, gehören zum Beispiel zur Reserve des aktiven Heeres dieses Landes. Da ihr Vaterland in einen Krieg verwickelt ist, schiffen sie sich zwecks Erfüllung ihrer Dienstpflicht ein. Sollen sie im Sinne der in Rede stehenden Bestimmung als eingereiht angesehen werden? Wollte man sich nach der inneren Gesetzgebung gewisser Länder richten, so könnte man für die Bejahung der Frage eintreten. Aber abgesehen von rein juristischen Gründen, schien die entgegengesetzte Meinung den praktischen Bedürfnissen besser zu entsprechen und wurde im Geiste der Verständigung allseitig angenommen. Ohne lästige Maßnahmen, die von den neutralen Regierungen nicht ruhig hingenommen

werden würden, wäre es schwierig oder sogar unmöglich, unter den auf einem Schiffe befindlichen Reisenden diejenigen herauszufinden, die zu militärischem Dienste verpflichtet sind und die Fahrt machen, um dieser Verpflichtung zu genügen.

Die Nachrichtenbeförderung im Interesse des Feindes wird der Beförderung der in seine Kriegsmacht eingereihten Personen gleichgestellt. Es wird von dem Schiffe, welches die Fahrt eigens zum Zwecke macht, gesprochen, um darauf hinzuweisen, daß es sich nicht um den gewöhnlichen Dienst des Schiffes handelt. Es ist von seiner Fahrt abgewichen, es hat einen Hafen, den es gewöhnlich nicht besucht, angelaufen, um die in Frage stehende Beförderung auszuführen. Es ist nicht notwendig, daß es ausschließlich zum Dienste des Feindes bestimmt ist; dieser Fall würde zur zweiten Klasse gehören, Artikel 46 Nr. 4.

In den beiden Fällen, von denen soeben die Rede gewesen ist, handelt es sich um eine einzelne Unternehmung des Schiffes; es ist beauftragt worden, eine bestimmte Beförderung auszuführen oder bestimmte Nachrichten zu überbringen, aber es ist nicht fortgesetzt für den Dienst des Feindes verpflichtet. Daraus ergibt sich, daß es wohl während der Fahrt, auf der es die ihm anvertraute Unternehmung ausführt, in Besitz genommen werden kann; ist diese Fahrt aber beendet, so ist alles erledigt, dergestalt, daß das Schiff wegen Ausführung der erwähnten Unternehmung nicht mehr in Beschlag genommen werden kann. Dies entspricht der in Ansehung der Konterbande aufgenommenen Bestimmung (Artikel 38).

Der zweite Fall teilt sich in gleicher Weise.

Beförderung einer geschlossenen feindlichen Truppenabteilung oder Beförderung einer oder mehrerer Personen, die während der Fahrt die Operationen des Feindes unmittelbar, zum Beispiel durch Abgabe von Signalen, unterstützen. Handelt es sich um Soldaten oder Matrosen in Uniform, so besteht kein Zweifel: Das Schiff unterliegt offenbar der Einziehung. Handelt es sich um Soldaten oder Matrosen in bürgerlicher Kleidung, die für gewöhnliche Reisende gehalten werden können, so ist die Kenntnis des Kapitäns oder Eigentümers erforderlich, wobei derjenige, der das Schiff gechartert hat, dem Eigentümer gleichgestellt wird. Dieselbe Regel findet Anwendung, wenn es sich um Personen handelt, die den Feind während der Fahrt unmittelbar unterstützen.

Wird in diesen Fällen das Schiff wegen der von ihm geleisteten neutralitätswidrigen Unterstützung eingezogen, so sind die dem Eigentümer des Schiffes gehörenden Waren ebenfalls einzuziehen.

Diese Bestimmungen setzen voraus, daß der Kriegszustand dem Schiffe, das die bezeichneten Unternehmungen ausführt, bekannt war; eine solche Kenntnis begründet und rechtfertigt die Einziehung. Die Sache liegt ganz anders, wenn das Schiff vom Beginne der Feindseligkeiten nichts weiß, indem es die Unternehmung in Friedenszeiten auf sich genommen hat. Es hat vielleicht auf See den Beginn der Feindseligkeiten erfahren, ohne aber die beförderten Personen ausschiffen zu können. Die Einziehung wäre dann ungerecht und die billige Regel, die Annahme gefunden hat, steht im Einklange mit den schon bei anderen Gegenständen angenommenen Bestimmungen. Wenn das Schiff einen feindlichen Hafen nach Beginn der Feindseligkeiten oder einen neutralen Hafen nach Bekanntgabe des Beginns der Feindseligkeiten an die diesen Hafen innehabende Macht verlassen hat, ist die Kenntnis des Kriegszustandes zu vermuten.

Es handelt sich hier nur darum, die Einziehung des Schiffes zu verhindern. Die an Bord befindlichen Personen, die zur feindlichen Streitmacht gehören, können von dem Kreuzer zu Kriegsgefangenen gemacht werden.

Artikel 46. Ein neutrales Schiff wird eingezogen und unterliegt überhaupt der Behandlung, die es als feindliches Kauffahrteischiff erfahren würde:

1. falls es sich unmittelbar an den Feindseligkeiten beteiligt;
2. falls es sich unter dem Befehl oder unter der Aufsicht eines von der feindlichen Regierung an Bord gesetzten Agenten befindet;



3. falls es von der feindlichen Regierung gechartert ist;
4. falls es derzeit ausschließlich zur Beförderung feindlicher Truppen oder zur Nachrichtenbeförderung im Interesse des Feindes bestimmt ist.

In den in diesem Artikel bezeichneten Fällen unterliegen die dem Eigentümer des Schiffes gehörenden Waren gleichfalls der Einziehung.

Die hier bezeichneten Fälle liegen schwerer als die des Artikel 45, was nach den obigen Ausführungen die strengere Behandlung des Schiffes rechtfertigt.

Erster Fall. Das Schiff beteiligt sich unmittelbar an den Feindseligkeiten. Das kann in verschiedener Weise geschehen. Selbstverständlich ist das Schiff bei einem bewaffneten Zusammenstoß allen Gefahren eines solchen ausgesetzt. Es wird vorausgesetzt, daß es in die Gewalt des Feindes gefallen ist, den es bekämpfte; dieser ist berechtigt, es wie ein feindliches Kauffahrteischiff zu behandeln.

Zweiter Fall. Das Schiff steht unter dem Befehl oder unter der Aufsicht eines von der feindlichen Regierung an Bord gesetzten Agenten. Dessen Anwesenheit kennzeichnet die zwischen dem Feinde und dem Schiffe bestehende Verbindung. Das Schiff kann auch unter anderen Umständen mit dem Feinde in Verbindung stehen; alsdann müßte aber, damit es der Einziehung unterliegt, der dritte Fall zutreffen.

Dritter Fall. Das Schiff ist von der feindlichen Regierung gechartert. Es steht also vollständig zur Verfügung dieser Regierung, die sich seiner zu verschiedenen, mehr oder weniger mit dem Kriege unmittelbar zusammenhängenden Zwecken, besonders zur Ausführung von Beförderungen bedienen kann; so liegt der Fall bei Kohlenschiffen, die eine kriegführende Flotte begleiten. Oft wird eine schriftliche Urkunde über die Charterung von der kriegführenden Regierung und dem Eigentümer oder dem Kapitän des Schiffes errichtet sein; aber das ist lediglich eine Beweisfrage. Die Tatsache der Charterung genügt, wie sie auch bewiesen werden mag.

Vierter Fall. Das Schiff ist derzeit ausschließlich zur Beförderung feindlicher Truppen oder zur Nachrichtenbeförderung im Interesse des Feindes bestimmt. Zum Unterschiede von den im Artikel 45 vorgesehenen Fällen handelt es sich hier um einen ständigen Dienst, für den das Schiff bestimmt ist. Deshalb ist auch zu entscheiden, daß, solange diese Bestimmung dauert, das Schiff der Beschlagnahme unterliegt, wenngleich es zu der Zeit, wo es von einem feindlichen Kreuzer durchsucht wird, keine Truppen befördert oder nicht zur Nachrichtenbeförderung dient.

Wie in den Fällen des Artikel 45 und aus denselben Gründen unterliegen auch die Waren der Einziehung, die dem Eigentümer des Schiffes gehören und sich etwa an Bord befinden.

Man hatte vorgeschlagen, als feindliches Kauffahrteischiff auch das neutrale Schiff anzusehen, das derzeit mit Ermächtigung der feindlichen Regierung eine Fahrt ausführt, wozu es erst nach Beginn der Feindseligkeiten oder innerhalb zweier Monate vorher ermächtigt worden ist. Das würde besonders auf neutrale Kauffahrteischiffe Anwendung finden, die von einem Kriegführenden zu einer in Friedenszeiten der eigenen Handelsflotte dieses Kriegführenden vorbehaltenen Schiffahrt — zum Beispiel zur Küstenschiffahrt — zugelassen sind. Mehrere Delegationen haben diesen Vorschlag in aller Form zurückgewiesen, so daß die hier aufgeworfene Frage offen geblieben ist.

Artikel 47. Jede in die feindliche Streitmacht eingereihte Person, die an Bord eines neutralen Kauffahrteischiffes betroffen wird, kann zum Kriegsgefangenen gemacht werden, auch wenn dieses Schiff der Beschlagnahme nicht unterliegt.

Personen, die in die Land- oder Seestreitmacht eines Kriegführenden eingereiht sind, können an Bord eines durchsuchten neutralen Kauffahrteischiffs vorgefunden



werden. Unterliegt das Schiff der Einziehung, so wird der Kreuzer es beschlagnahmen und mit den an Bord befindlichen Personen in einen seiner Häfen bringen. Selbstverständlich werden die Soldaten oder Matrosen des feindlichen Staates nicht freigelassen, sondern als Kriegsgefangene betrachtet werden. Es kann vorkommen, daß man zur Beschlagnahme des Schiffes nicht in der Lage ist, weil zum Beispiel der Kapitän die Eigenschaft einer Person, die als gewöhnlicher Reisender aufgetreten war, nicht kannte. Müssen dann der oder die auf dem Schiffe befindlichen Soldaten freigelassen werden? Das erschien nicht angängig. Der kriegführende Kreuzer kann nicht gezwungen werden, im aktiven Dienste stehende Feinde freizulassen, die sich tatsächlich in seiner Gewalt befinden und die gefährlicher sind als diese oder jene Konterbandegegenstände. Natürlich muß er mit vieler Vorsicht handeln und wenn er die Auslieferung dieser Personen fordert, so tut er dies auf seine eigene Verantwortung; aber er hat ein Recht darauf. Deshalb schien eine Klarstellung dieses Punktes erforderlich.

Viertes Kapitel.

Zerstörung neutraler Prisen.

Die Zerstörung der neutralen Prisen stand auf der Tagesordnung der Zweiten Friedenskonferenz, hat dort aber nicht geregelt werden können. Sie findet sich wieder auf der Tagesordnung der gegenwärtigen Konferenz und dieses Mal ist eine Einigung möglich gewesen. Man darf sich zu diesem Ergebnisse beglückwünschen, das von dem allseitigen aufrichtigen Wunsche nach einer Verständigung zeugt. Man hat hier wieder einmal gesehen, daß einander entgegengesetzte scharfe Formeln nicht immer der Wirklichkeit entsprechen und daß, wenn man nur gewillt ist, sich in die Einzelheiten zu vertiefen und zu den Anwendungsfällen selbst zu gelangen, sich häufig ein annähernd gleiches Verfahren herausstellt, obwohl man ganz entgegengesetzte Ansichten zu vertreten schien. Um zu einer Einigung zu gelangen, muß man sich zunächst richtig verstehen, was nicht immer der Fall ist. So hat man gesehen, daß diejenigen, die sich für das Recht zur Zerstörung neutraler Prisen aussprachen, dieses Recht nicht nach Belieben und bei jeder Gelegenheit, sondern nur ausnahmsweise auszuüben gedachten, und daß umgekehrt diejenigen, die grundsätzlich das Verbot der Zerstörung vertraten, zugaben, daß dieser Grundsatz in Ausnahmefällen zurücktreten müsse. Man hatte sich also über die Ausnahmefälle zu verständigen, auf die sich nach beiden Ansichten das Recht der Zerstörung beschränken sollte. Das war noch nicht alles: es bedurfte auch einer Gewähr gegen eine mißbräuchliche Ausübung dieses Rechtes; die Willkür in der Beurteilung der Ausnahmefälle mußte mittels einer der nehmenden Kriegsmacht auferlegten wirksamen Verantwortlichkeit eingeschränkt werden. Hier ist bei der Regelung der Frage ein neuer Gedanke vermittelnd aufgetreten, dem das Zustandekommen der Einigung zu verdanken ist. Die Möglichkeit des Eingreifens der Gerichte wird das nehmende Kriegsschiff zu reiflicher Überlegung veranlassen und zugleich eine Genugtuung im Falle einer grundlosen Zerstörung gewährleisten.

Das ist der allgemeine Sinn der Bestimmungen dieses Kapitels.

Artikel 48. Ein beschlagnahmtes neutrales Schiff darf von der nehmenden Kriegsmacht nicht zerstört, sondern muß in einen Hafen gebracht werden, wo gehörig über die Rechtmäßigkeit der Wegnahme entschieden werden kann.

Der allgemeine Grundsatz ist sehr einfach. Ein in Beschlag genommenes neutrales Schiff darf von der nehmenden Kriegsmacht nicht zerstört werden; dies kann von jedermann zugestanden werden, wie man auch die Wirkung der Beschlagnahme beurteilt. Das Schiff muß in einen Hafen gebracht werden, damit dort über die Gültigkeit der Prise befunden wird. Je nach Lage des Falles wird eine Prisenmannschaft an Bord geschickt oder nicht.



Artikel 49. Ausnahmsweise darf ein von einem Schiffe des Kriegführenden beschlagnahmtes neutrales Schiff, das der Einziehung unterliegen würde, zerstört werden, wenn die Befolgung des Artikel 48 das Kriegsschiff einer Gefahr aussetzen oder den Erfolg der Operationen, worin es derzeit begriffen ist, beeinträchtigen könnte.

Die erste Voraussetzung für die Zerstörung des in Beschlag genommenen Schiffes ist, daß es nach den Umständen der Einziehung unterliegt. Kann das nehmende Kriegsschiff nicht einmal daran denken, die Einziehung des Schiffes durchzusetzen, wie könnte es dann den Anspruch auf dessen Zerstörung erheben?

Die zweite Voraussetzung ist, daß die Befolgung des allgemeinen Grundsatzes geeignet wäre, das Kriegsschiff einer Gefahr auszusetzen oder den Erfolg der Operationen, worin es derzeit begriffen ist, zu beeinträchtigen. Auf diese Fassung hat man sich nach einigem Schwanken geeinigt. Es bestand Einvernehmen darüber, daß der Ausdruck einer Gefahr aussetzen (compromettre la sécurité) soviel bedeutet wie „das Schiff in Gefahr bringen“ und im Englischen mit involve danger übersetzt werden kann. Man muß sich natürlich in den Zeitpunkt versetzen, wo die Zerstörung erfolgt, um zu beurteilen, ob die Voraussetzungen erfüllt sind oder nicht. Die Gefahr, die zur Zeit der Beschlagnahme selbst nicht bestand, kann kurze Zeit darauf eingetreten sein.

Artikel 50. Vor der Zerstörung müssen die an Bord befindlichen Personen in Sicherheit gebracht, auch sämtliche Schiffspapiere und sonstigen Beweisstücke, die nach Ansicht der Beteiligten für die Entscheidung über die Rechtmäßigkeit der Wegnahme von Wert sind, auf das Kriegsschiff herübergenommen werden.

Die Bestimmung ordnet an, welche Vorkehrungen im Interesse der Personen und der Rechtspflege zu treffen sind.

Artikel 51. Die nehmende Kriegsmacht, die ein neutrales Schiff zerstört hat, muß vor jeder Entscheidung über die Rechtmäßigkeit der Wegnahme den tatsächlichen Nachweis führen, daß sie nur ausnahmsweise angesichts einer Notwendigkeit der im Artikel 49 bezeichneten Art gehandelt hat. Führt sie diesen Nachweis nicht, so ist sie gegenüber den Beteiligten zum Schadensersatze verpflichtet, ohne daß es einer Untersuchung darüber bedarf, ob die Wegnahme rechtmäßig war oder nicht.

Dieser Artikel gibt eine Gewähr gegen die willkürliche Zerstörung der Prisen durch die Einführung einer wirksamen Verantwortlichkeit des nehmenden Kriegsschiffs, das die Zerstörung bewirkt hat. Das nehmende Kriegsschiff muß nämlich vor jeder Entscheidung über die Rechtmäßigkeit der Wegnahme den Nachweis führen, daß es sich wirklich in einem der bezeichneten Ausnahmefälle befunden hat. Der Nachweis wird in mündlicher Verhandlung mit dem Neutralen geführt, der sich, wenn er mit der Entscheidung des nationalen Prisengerichts nicht zufrieden ist, an die internationale Gerichtsbarkeit wenden kann. Die Führung dieses Nachweises bildet also eine Vorbedingung, die von der nehmenden Kriegsmacht zu erfüllen ist. Tut sie das nicht, so muß sie die am Schiffe und an der Ladung Beteiligten entschädigen, ohne daß es einer Untersuchung darüber bedarf, ob die Wegnahme rechtmäßig oder nichtig war. Darin liegt also eine bedeutsame Sicherstellung der Verpflichtung, die Prise nur in den festgesetzten Fällen zu zerstören; es ist eine Geldbuße, welche die nehmende Kriegsmacht trifft. Wenn dagegen der Nachweis geführt wird, so geht das Prisenverfahren seinen gewöhnlichen Gang: wird die Wegnahme für rechtmäßig erklärt, so wird keine Entschädigung geschuldet; wird sie für nichtig erklärt,

so haben die Beteiligten ein Recht auf Schadensersatz. Der Rekurs an den Internationalen Prisenhof kann erst eingelegt werden, wenn die Entscheidung des Prisengerichts in der Sache selbst ergangen ist und nicht schon nach Entscheidung der Vorfrage.

Artikel 52. Wird die Wegnahme eines neutralen Schiffes, dessen Zerstörung gerechtfertigt worden ist, später für nichtig erklärt, so muß die nehmende Kriegsmacht den Beteiligten an Stelle der von ihnen zu beanspruchenden Rückgabe Schadensersatz leisten.

Artikel 53. Sind neutrale Waren, die der Einziehung nicht unterlagen, mit dem Schiffe zerstört worden, so hat der Eigentümer dieser Waren Anspruch auf Schadensersatz.

Das zerstörte Schiff enthielt neutrale Waren, die nicht der Einziehung unterlagen; der Eigentümer dieser Waren hat in jedem Falle ein Recht auf Schadensersatz, das heißt ohne Unterschied, ob die Zerstörung gerechtfertigt war oder nicht. Das entspricht der Billigkeit und gibt eine weitere Gewähr gegen eine willkürliche Zerstörung.

Artikel 54. Das nehmende Kriegsschiff kann die Übergabe einziehbarer Waren, die an Bord eines der Einziehung selbst nicht unterliegenden Schiffes gefunden werden, verlangen oder zu ihrer Zerstörung schreiten, wenn solche Umstände vorliegen, die nach Artikel 49 die Zerstörung eines der Einziehung unterliegenden Schiffes rechtfertigen würden. Es hat die überlieferten oder zerstörten Gegenstände in dem Tagebuche des angehaltenen Schiffes zu vermerken und sich von dem Kapitän beglaubigte Abschrift aller zweckdienlichen Papiere übergeben zu lassen. Sobald die Übergabe oder die Zerstörung erfolgt ist und die Förmlichkeiten erledigt sind, muß dem Kapitän die Fortsetzung seiner Fahrt gestattet werden.

Die Bestimmungen der Artikel 51, 52 über die Verantwortlichkeit der nehmenden Kriegsmacht, die ein neutrales Schiff zerstört hat, finden Anwendung.

Ein Kreuzer trifft ein neutrales Kauffahrteischiff mit Konterbande unter dem im Artikel 40 bezeichneten Mengenverhältnisse. Er kann eine Prisenmannschaft an Bord setzen und das Schiff zur Aburteilung in einen Hafen bringen. Er kann gemäß der Regel des Artikel 44 auf die Überlieferung der Konterbande eingehen, wenn sie ihm von dem angehaltenen Schiffe angeboten wird. Aber was soll geschehen, wenn keine dieser Lösungen eintritt? Das angehaltene Schiff erklärt sich nicht zur Übergabe der Konterbande bereit und der Kreuzer ist nicht in der Lage, das Schiff in einen seiner Häfen zu bringen. Ist der Kreuzer verpflichtet, das neutrale Schiff mit der Konterbande an Bord davonfahren zu lassen? Man meinte, daß dies zu weit ginge, wenigstens unter gewissen außerordentlichen Umständen. Es sind dieselben Umstände, welche die Zerstörung des Schiffes rechtfertigen würden, wenn es der Einziehung unterläge. In einem solchen Falle kann der Kreuzer die Übergabe der einziehbaren Waren verlangen oder zu ihrer Zerstörung schreiten. Die Gründe, die zur Zulassung der Zerstörung des Schiffes geführt haben, können die Zerstörung der Konterbandewaren rechtfertigen, umsomehr, als die Erwägungen der Menschlichkeit, die man gegen die Zerstörung des Schiffes vorbringen kann, hier ausscheiden. Gegen ein willkürliches Verlangen des Kreuzers wird dieselbe Gewähr gegeben, welche die Anerkennung der Befugnis zur Zerstörung des Schiffes ermöglicht hat. Der Kreuzer muß vorweg den Nachweis führen, daß bei ihm die bezeichneten außerordentlichen Umstände wirklich vorlagen; andernfalls wird er zum Ersatze des Wertes der

überlieferten oder zerstörten Waren verurteilt, ohne daß untersucht zu werden braucht, ob sie Kriegskonterbande waren oder nicht.

Die Bestimmung schreibt gewisse Förmlichkeiten vor, die erforderlich sind, um den Vorgang selbst festzustellen und um der Prisengerichtsbarkeit die Entscheidung zu ermöglichen.

Selbstverständlich muß, sobald die Übergabe oder die Zerstörung bewirkt und die Förmlichkeiten erfüllt worden sind, dem angehaltenen Schiffe gestattet werden, seine Fahrt fortzusetzen.

Fünftes Kapitel.

Flaggenwechsel.

Ein feindliches Kauffahrteischiff unterliegt der Wegnahme, während ein neutrales Kauffahrteischiff frei bleibt. Es ist hiernach ohne weiteres verständlich, daß ein kriegführender Kreuzer beim Antreffen eines Kauffahrteischiffs, das sich auf eine neutrale Nationalität beruft, zu untersuchen hat, ob diese Nationalität rechtmäßig erworben ist oder ob ihre Erwerbung etwa den Zweck haben sollte, das Schiff den Gefahren zu entziehen, denen es beim Behalten seiner bisherigen Nationalität ausgesetzt gewesen wäre. Die Frage erhebt sich ganz natürlich, wenn im Augenblicke der Durchsuchung erst verhältnismäßig kurze Zeit seit dem Flaggenwechsel verstrichen ist, mag dieser im übrigen vor oder nach Beginn der Feindseligkeiten erfolgt sein. Die Frage läßt sich verschieden beantworten, je nachdem man vorzugsweise das Interesse des Handels oder vielmehr das Interesse der Kriegführenden im Auge hat. Glücklicherweise hat man sich über eine Regelung verständigt, welche die beiden Interessen nach Möglichkeit in Einklang bringt und den Kriegführenden und dem neutralen Handel Klarheit gibt.

Artikel 55. Der vor Beginn der Feindseligkeiten herbeigeführte Übergang eines feindlichen Schiffes zur neutralen Flagge ist gültig, falls nicht bewiesen wird, daß dieser Übergang herbeigeführt worden ist, um den mit der Eigenschaft eines feindlichen Schiffes verbundenen Folgen zu entgehen. Indes spricht die Vermutung für die Nichtigkeit, sofern sich die Übertragungsurkunde nicht an Bord befindet und das Schiff die Nationalität des Kriegführenden weniger als sechzig Tage vor Beginn der Feindseligkeiten verloren hat; der Gegenbeweis ist zulässig.

Eine unwiderlegliche Vermutung spricht für die Gültigkeit eines Überganges, der mehr als dreißig Tage vor Beginn der Feindseligkeiten herbeigeführt worden ist, wenn er unbedingt und vollständig ist, der Gesetzgebung der beteiligten Länder entspricht und zur Folge hat, daß die Verfügung über das Schiff und der Gewinn aus seiner Verwendung nicht in denselben Händen wie vor dem Übergange bleiben. Hat jedoch das Schiff die Nationalität des Kriegführenden weniger als sechzig Tage vor Beginn der Feindseligkeiten verloren und befindet sich die Übertragungsurkunde nicht an Bord, so kann die Beschlagnahme des Schiffes nicht zum Schadensersatz Anlaß geben.

Die allgemeine, im Absatz 1 aufgestellte Regel ist, daß der Übergang eines feindlichen Schiffes zur neutralen Flagge gültig ist, wohlgemerkt unter der Voraussetzung, daß die allgemeinen rechtlichen Bedingungen für die Gültigkeit erfüllt worden sind. Will die nehmende Kriegsmacht diesen Übergang für nichtig ansehen, so ist es ihre Sache, zu beweisen, daß die Übertragung den Zweck hatte, den Folgen des damals schon vorauszusehenden Krieges zu entgehen. Ein Fall wird als ver-

dächtig betrachtet, wenn sich nämlich die Übertragungsurkunde nicht an Bord befindet und das Schiff die Nationalität weniger als sechzig Tage vor Beginn der Feindseligkeiten gewechselt hat. Die im Absatz 1 zugunsten des Schiffes aufgestellte Vermutung der Gültigkeit kehrt sich dann zugunsten der nehmenden Kriegsmacht um. Die Vermutung spricht für die Nichtigkeit des Überganges, aber der Gegenbeweis ist zulässig. Um die Vermutung zu widerlegen, kann bewiesen werden, daß der Übergang nicht in der Absicht herbeigeführt worden ist, den Folgen des Krieges zu entgehen; selbstverständlich müssen die allgemeinen rechtlichen Bedingungen für die Gültigkeit erfüllt worden sein.

Man hat dem Handel die Sicherheit geben wollen, daß das Recht, einen Flaggenwechsel deshalb für nichtig anzusehen, weil er die Folgen des Krieges abwenden sollte, nicht zu weit ausgedehnt wird und keinen zu großen Zeitraum umfaßt. Infolgedessen kann ein mehr als dreißig Tage vor Beginn der Feindseligkeiten herbeigeführter Übergang aus diesem Grunde allein nicht angefochten werden; er wird als unbedingt gültig angesehen, wenn er unter den nachstehenden Voraussetzungen erfolgt ist, die ihn als ernst gemeint und endgültig erkennen lassen: der Übergang muß unbedingt und vollständig sein, der Gesetzgebung der beteiligten Länder entsprechen und zur Folge haben, daß die Verfügung über das Schiff und der Gewinn aus seiner Verwendung in andere Hände übergehen. Sind diese Voraussetzungen erwiesen, so wird die nehmende Kriegsmacht nicht mit der Behauptung gehört, der Verkäufer habe den Krieg, der seinem Lande bevorstand, vorausgesehen und sich durch den Verkauf den Gefahren entziehen wollen, die ihm der Krieg für die übertragenen Schiffe gebracht hätte. Selbst in diesem Falle kann das Schiff, das bei der Begegnung mit einem Kreuzer die Übertragungsurkunde nicht an Bord hat, in Beschlag genommen werden, sofern der Wechsel der Nationalität weniger als sechzig Tage vor Beginn der Feindseligkeiten stattgefunden hat; dieser Umstand macht das Schiff verdächtig. Erbringt es aber vor der Prisengerichtsbarkeit die im Absatz 2 bezeichneten Nachweise, so muß es freigelassen werden; nur kann es keinen Schadensersatz verlangen, weil ein hinreichender Grund für seine Beschlagnahme vorlag.

Artikel 56. Der nach Beginn der Feindseligkeiten herbeigeführte Übergang eines feindlichen Schiffes zur neutralen Flagge ist nichtig, falls nicht bewiesen wird, daß dieser Übergang nicht herbeigeführt worden ist, um den mit der Eigenschaft eines feindlichen Schiffes verbundenen Folgen zu entgehen.

Jedoch spricht eine unwiderlegliche Vermutung für die Nichtigkeit:

1. wenn der Übergang herbeigeführt worden ist, während sich das Schiff auf der Reise oder in einem blockierten Hafen befand;
2. wenn ein Rückkaufsrecht oder Rückfallsrecht vorbehalten ist;
3. wenn die Bedingungen nicht erfüllt worden sind, von denen das Flaggenrecht nach der Gesetzgebung der geführten Flagge abhängt.

Für den Übergang nach Beginn der Feindseligkeiten ist die Regel einfacher: der Übergang ist nur gültig, wenn bewiesen wird, daß er nicht den Zweck gehabt hat, die mit der Eigenschaft eines feindlichen Schiffes verbundenen Folgen abzuwenden. Diese Lösung ist die umgekehrte wie die für den Übergang vor Beginn der Feindseligkeiten gegebene: Vermutung für die Gültigkeit in dem zuletzt genannten Falle, Vermutung für die Nichtigkeit in dem Falle, der jetzt in Frage steht, jedoch unter dem Vorbehalte des Gegenbeweises. Es könnte zum Beispiel bewiesen werden, daß der Übergang die Folge eines Erbfalles ist.

Der Artikel 56 bezeichnet Fälle, in denen die Vermutung für die Nichtigkeit aus leicht verständlichen Gründen unbedingt sein soll: in dem ersten tritt die Beziehung zwischen dem Übergang und der dem Schiffe drohenden Kriegsgefahr offen zutage; in dem zweiten erscheint der Erwerber als Strohmann, der während eines gefährlichen Zeitraums als Eigentümer des Schiffes gelten und später das Schiff

dem Verkäufer zurückgeben soll; der dritte Fall endlich hätte streng genommen nicht ausdrücklich erwähnt zu werden brauchen, da das Schiff, das sich auf eine neutrale Nationalität beruft, selbstverständlich sein Recht auf diese Nationalität nachweisen muß.

Man hatte zuerst noch den Fall vorgesehen, wo das Schiff nach dem Übergange weiter in dem Dienste verwendet wird, den es bis dahin zu versehen hatte. Es ist das ein im höchsten Grade verdächtiger Umstand; der Übergang stellt sich als Scheingeschäft dar, da sich im Dienste des Schiffes nichts geändert hat. Das trifft zum Beispiel zu, wenn es sich um ein und dieselbe Schiffahrtslinie handelt, deren Dienst von dem Schiffe nach wie vor dem Übergange versehen wird. Man hat eingewendet, daß in manchen Fällen die unbedingte Vermutung zu streng sein würde, daß gewisse Schiffe, wie die Petroleumschiffe, wegen ihrer Bauart nur zu einem bestimmten Zwecke verwendet werden können. Um dieser Bemerkung Rechnung zu tragen, war das Wort „Fahrt" hinzugefügt worden, so daß die Weiterverwendung des Schiffes in demselben Dienste und in derselben Fahrt erforderlich gewesen wäre; man glaubte, damit den Einwand hinreichend berücksichtigt zu haben. Da gleichwohl auf der Weglassung des Falles in der Aufzählung bestanden wurde, hat man diese Weglassung beschlossen. Daraus folgt, daß der Übergang hier unter die allgemeine Regel fällt; seine Richtigkeit wird wohl vermutet, aber der Gegenbeweis ist zulässig.

Sechstes Kapitel.

Feindliche Eigenschaft.

Die in der Pariser Deklaration enthaltene Regel: „Die neutrale Flagge deckt das feindliche Gut mit Ausnahme der Kriegskonterbande" entspricht zu sehr dem Fortschritte der Gesittung und hat die öffentliche Meinung zu sehr durchdrungen, als daß man angesichts einer so allgemeinen Anwendung nicht darin einen Grundsatz des gemeinen Rechtes erblicken müßte, der gar nicht mehr in Frage gezogen werden kann. Demgemäß ergibt sich aus der neutralen oder feindlichen Eigenschaft der Kauffahrteischiffe nicht nur die Entscheidung über die Gültigkeit ihrer Wegnahme, sondern auch über das Schicksal der an Bord befindlichen Waren, die nicht Konterbande sind. Eine entsprechende allgemeine Bemerkung läßt sich in Ansehung der neutralen oder feindlichen Eigenschaft der Ware machen. Niemand denkt heutzutage mehr daran, den Grundsatz zu bestreiten, wonach neutrales Gut, mit Ausnahme der Kriegskonterbande, unter feindlicher Flagge nicht in Beschlag genommen werden darf. Also nur, wenn die Ware sich an Bord eines feindlichen Schiffes befindet, ist die Frage zu stellen, ob sie neutral oder feindlich ist.

Die Bestimmung der neutralen oder feindlichen Eigenschaft erscheint somit als die Weiterentwicklung der beiden im Jahre 1856 festgelegten Grundsätze oder vielmehr als das Mittel, ihre richtige praktische Anwendung sicherzustellen.

Der Vorteil, in dieser Hinsicht aus der Übung der verschiedenen Länder klare und einfache Regeln zu entwickeln, bedarf wohl keines Beweises. Für den Handel ist die Ungewißheit über die Gefahr der Wegnahme, wenn sie nicht eine vollständige Stockung veranlaßt, doch zum mindesten ein Hemmnis schlimmster Art. Der Handeltreibende muß die Gefahren kennen, denen er sich durch die Befrachtung dieses oder jenes Schiffes aussetzt; der Versicherer wird, wenn ihm die Größe dieser Gefahren unbekannt ist, gezwungen, Kriegsprämien zu verlangen, die oft übertrieben hoch oder ungenügend sind.

Die Regeln, die dieses Kapitel bilden, sind leider nicht vollständig; einige wichtige Punkte haben unerledigt bleiben müssen, wie man bereits aus dem in den einleitenden Bemerkungen Gesagten ersehen hat und wie weiterhin noch genauer dargelegt werden wird.

Artikel 57. Vorbehaltlich der Bestimmungen über den Flaggenwechsel wird die neutrale oder feindliche Eigenschaft eines Schiffes durch die Flagge bestimmt, zu deren Führung es berechtigt ist.

Der Fall, wo ein neutrales Schiff eine ihm in Friedenszeiten nicht gestattete Schiffahrt betreibt, bleibt außer Betracht und wird durch diese Regel in keiner Weise berührt.

Der Grundsatz ist also, daß die neutrale oder feindliche Eigenschaft des Schiffes durch die Flagge bestimmt wird, zu deren Führung es berechtigt ist. Das ist eine einfache Regel, die durchaus der besonderen Lage der Schiffe entsprechen dürfte, wenn man sie mit den anderen beweglichen Sachen und insbesondere mit den Waren vergleicht. In mehr als einer Hinsicht haben die Schiffe eine Art von Persönlichkeit; insbesondere haben sie eine Nationalität, eine nationale Eigenschaft. Diese Nationalität kommt im Flaggenrechte zur Erscheinung: sie stellt die Schiffe unter den Schutz und die Aufsicht des Staates, dem sie angehören; sie unterwirft sie der Souveränität und den Gesetzen dieses Staates und gegebenenfalls seinen Anforderungen. Das ist das sicherste Merkmal dafür, daß das Schiff tatsächlich einen Bestandteil der Handelsflotte eines Landes bildet, und infolgedessen das beste Merkmal für die Entscheidung der Frage, ob es neutral oder feindlich ist. Deshalb ist es zweckmäßig, sich ausschließlich hieran zu halten und von allem, was mit der Persönlichkeit des Eigentümers zusammenhängt, abzusehen.

Der Wortlaut sagt: Die Flagge, zu deren Führung das Schiff berechtigt ist; darunter ist natürlich die Flagge zu verstehen, die das Schiff gemäß den die Führung dieser Flagge regelnden Gesetzen gehißt hat oder zu hissen berechtigt ist.

Der Artikel 57 läßt die Bestimmungen über den Flaggenwechsel unberührt, wegen deren nur auf die Artikel 55, 56 verwiesen zu werden braucht; es kann geschehen, daß ein Schiff wohl nach der Gesetzgebung des Landes, dem es anzugehören behauptet, das Recht zur Führung einer neutralen Flagge hat, daß es aber von einem Kriegführenden als feindlich angesehen wird, weil die Übertragung, infolge deren es die neutrale Flagge führt, unter die Bestimmung der Artikel 55, 56 fällt.

Endlich ist die Frage aufgeworfen worden, ob ein Schiff seine neutrale Eigenschaft verliert, wenn es in einer Schiffahrt tätig ist, die der Feind vor dem Kriege ausschließlich den eigenen Schiffen vorbehielt. Eine Verständigung hierüber hat nicht erzielt werden können, wie oben beim Kapitel über die neutralitätswidrige Unterstützung auseinandergesetzt worden ist; die Frage ist vollständig offen geblieben, wie Artikel 57 Abs. 2 ausdrücklich betont.

Artikel 58. Die neutrale oder feindliche Eigenschaft der an Bord eines feindlichen Schiffes vorgefundenen Waren wird durch die neutrale oder feindliche Eigenschaft des Eigentümers bestimmt.

Im Gegensatze zu den Schiffen haben die Waren keine eigene Persönlichkeit; man läßt ihre neutrale oder feindliche Eigenschaft von der Persönlichkeit ihres Eigentümers abhängen. Dieser Regelung hat man den Vorzug gegeben nach einer gründlichen Prüfung verschiedener Ansichten, die sich an den Ursprung der Waren, an die Person des Gefahrträgers, des Empfangsberechtigten oder des Absenders halten wollten. Das im Artikel 58 angenommene Merkmal dürfte übrigens auch im Einklange stehen mit dem Wortlaute der Pariser Deklaration wie mit dem des Haager Abkommens vom 18. Oktober 1907 über die Errichtung eines Internationalen Prisenhofs, wo von neutralem oder feindlichem Eigentume die Rede ist (Artikel 1, 3, 4, 8).

Aber man darf sich nicht verhehlen, daß der Artikel 58 nur einen Teil der Streitfrage löst, und zwar den einfacheren: die neutrale oder feindliche Eigenschaft des Eigentümers bestimmt die Eigenschaft der Waren; aber woran soll man sich

halten, um die neutrale oder feindliche Eigenschaft des Eigentümers zu bestimmen? Darüber wird nichts gesagt, weil es unmöglich gewesen ist, über diesen Punkt zu einer Verständigung zu gelangen. Die Ansichten waren geteilt zwischen dem Wohnsitz und der Staatsangehörigkeit; es erübrigt sich, hier die Gründe wiederzugeben, die nach beiden Richtungen geltend gemacht worden sind. Man hatte an eine Art vermittelnder Regelung gedacht, die folgendermaßen gefaßt war:

„Der neutrale oder feindliche Charakter der an Bord eines feindlichen Schiffes vorgefundenen Waren wird bestimmt durch die neutrale oder feindliche Staatsangehörigkeit des Eigentümers, und falls dieser keine Staatsangehörigkeit oder sowohl neutrale wie feindliche Staatsangehörigkeit besitzt, durch seinen Wohnsitz im neutralen oder feindlichen Lande.

Jedoch werden die Waren, die einer anonymen oder einer Aktiengesellschaft gehören, als neutral oder feindlich angesehen, je nachdem die Gesellschaft ihren Sitz in neutralem oder feindlichem Lande hat."

Die Einstimmigkeit hat nicht erzielt werden können.

Artikel 59. Ist die neutrale Eigenschaft der an Bord eines feindlichen Schiffes vorgefundenen Ware nicht nachgewiesen, so wird vermutet, daß die Ware feindlich ist.

Der Artikel 59 enthält die herkömmliche Regel, wonach die an Bord eines feindlichen Schiffes befindliche Ware bis zum Beweise des Gegenteils als feindlich gilt; dies ist nur eine einfache Vermutung, die dem die Herausgabe Verlangenden die Befugnis zum Beweise seiner Rechte aber auch die Beweislast läßt.

Artikel 60. Die feindliche Eigenschaft der an Bord eines feindlichen Schiffes verladenen Ware bleibt bis zur Ankunft am Bestimmungsorte bestehen, ungeachtet eines im Verlaufe der Beförderung nach Beginn der Feindseligkeiten eingetretenen Eigentumswechsels.

Übt jedoch vor der Wegnahme im Falle des Konkurses des derzeitigen feindlichen Eigentümers ein früherer neutraler Eigentümer ein gesetzliches Rückforderungsrecht in Ansehung der Ware aus, so nimmt diese die neutrale Eigenschaft wieder an.

Diese Bestimmung betrifft den Fall, wo eine Ware, die zur Zeit ihrer Absendung feindliches Eigentum war, während der Dauer der Reise Gegenstand eines Verkaufs oder einer sonstigen Übertragung geworden ist. Die Leichtigkeit, mit der man durch einen Verkauf die feindliche Ware vor der Ausübung des Seebeuterechts würde schützen können, unbeschadet der Möglichkeit, sich das Eigentum bei der Ankunft zurückübertragen zu lassen, hat von jeher dazu geführt, einen solchen Eigentumswechsel nicht zu berücksichtigen; die feindliche Eigenschaft bleibt bestehen.

In Ansehung der Frage, von welchem Zeitpunkte nach richtiger Ansicht eine Ware die feindliche Eigenschaft ihres Eigentümers erwerben und behalten muß, ist die Bestimmung von demselben Geiste der Billigkeit beseelt, der für das Haager Abkommen über die Behandlung der feindlichen Kauffahrteischiffe beim Ausbruche der Feindseligkeiten maßgebend gewesen ist, und von demselben Wunsche, die im Vertrauen auf die Fortdauer des Friedens begonnenen Unternehmungen zu schützen. Nur wenn der Eigentumswechsel nach Beginn der Feindseligkeiten erfolgt, ist er bis zur Ankunft hinsichtlich des Verlustes der feindlichen Eigenschaft unwirksam. Was man hier in Betracht zieht, ist der Tag des Eigentumswechsels, nicht der Tag der Abfahrt des Schiffes. Denn wenn auch das Schiff, das vor dem Kriege abgefahren und vielleicht ohne Kenntnis von dem Beginne der Feindseligkeiten geblieben ist, aus diesem Grunde eine gewisse Befreiung genießt, kann die Ware gleichwohl die

feindliche Eigenschaft besitzen; der feindliche Eigentümer dieser Ware ist in der Lage, vom Kriege Kenntnis zu erhalten und wird gerade aus diesem Grunde den Folgen des Krieges zu entgehen suchen.

Man hat jedoch geglaubt, wenn auch nicht eine Einschränkung, so doch eine für erforderlich gehaltene Ergänzung hinzufügen zu sollen. In einer großen Anzahl von Ländern hat der nicht bezahlte Verkäufer im Falle des Konkurses des Käufers ein gesetzliches Rückforderungsrecht (stoppage in transitu) in Ansehung der Waren, die bereits Eigentum des Käufers geworden, aber noch nicht bei ihm angelangt sind. In einem solchen Falle wird der Verkauf rückgängig gemacht; der Verkäufer erlangt kraft seiner Rückforderung die Ware wieder und es wird so angesehen, als ob er niemals aufgehört hätte, Eigentümer zu sein. Hierin liegt für den neutralen Handel im Fall eines nicht nur zum Scheine herbeigeführten Konkurses eine Sicherheit, die zu wertvoll ist, als daß sie preisgegeben werden dürfte; der Artikel 60 Abs. 2 bezweckt, sie aufrechtzuerhalten.

Siebentes Kapitel.

Geleit.

Die Ausübung des Geleits hat in der Vergangenheit wiederholt ernste Schwierigkeiten und sogar Streitigkeiten hervorgerufen. Deshalb darf man die darüber zustande gekommene Einigung mit Genugtuung begrüßen.

Artikel 61. Neutrale Schiffe unter dem Geleit ihrer Kriegsflagge sind von der Durchsuchung befreit. Der Kommandant des Geleitschiffs hat dem Kommandanten des Kriegsschiffs eines Kriegführenden auf sein Ersuchen über die Eigenschaft der Schiffe und über ihre Ladung schriftlich jede Auskunft zu geben, zu deren Erlangung die Durchsuchung dienen würde.

Der aufgestellte Grundsatz ist einfach: ein neutrales Schiff unter dem Geleit eines Kriegsschiffs seines Staates ist von der Durchsuchung befreit. Der Grund hierfür liegt darin, daß der kriegführende Kreuzer in den Versicherungen des Kommandanten des Geleitschiffs die Gewähr finden muß, die ihm die Ausübung des Durchsuchungsrechts selbst verschaffen würde; er kann in der Tat diese von dem amtlichen Vertreter einer neutralen Regierung gegebenen Versicherungen nicht in Zweifel ziehen, ohne die internationale Höflichkeit zu verletzen. Wenn die neutralen Regierungen zulassen, daß die ihre Flagge führenden Schiffe von den Kriegführenden durchsucht werden, so geschieht dies, weil sie die Aufgabe der Überwachung dieser Schiffe nicht übernehmen wollen und deshalb den Kriegführenden gestatten, sich selbst zu schützen. Die Lage ändert sich, wenn eine neutrale Regierung diese Aufgabe übernehmen will; das Durchsuchungsrecht hat dann nicht mehr dieselbe Berechtigung.

Wie sich aber aus der Erläuterung der für das Geleit aufgestellten Regel ergibt, verpflichtet sich die neutrale Regierung, den Kriegführenden volle Gewähr dafür zu geben, daß die unter Geleit befindlichen Schiffe den ihnen zugesicherten Schutz nicht benutzen, um gegen die Neutralität zu handeln — zum Beispiel, um Kriegskonterbande zu befördern, um einem Kriegführenden neutralitätswidrige Unterstützung zu leisten, um einen Blockadebruch zu unternehmen. Es muß also über die Schiffe, die unter Geleit gestellt werden sollen, bei ihrer Abfahrt eine strenge Überwachung ausgeübt und diese Überwachung muß während der Dauer der Fahrt fortgesetzt werden. Die Regierung muß mit Wachsamkeit vorgehen, um jeden Mißbrauch des Geleits zu verhindern, und wird dem mit dem Kommando eines Geleits beauftragten Offizier in diesem Sinne genaue Verhaltungsmaßregeln geben. Ein kriegführender Kreuzer trifft ein Geleit an; er wendet sich an den Kommandanten des Geleitschiffs, der ihm auf sein Ersuchen über die unter seinem Schutze befindlichen Schiffe schriftlich jede zweckdienliche Auskunft geben muß. Man verlangt eine schriftliche Erklärung, weil sie Zweifel und Mißverständnisse ausschließt und weil sie die

Verantwortlichkeit des Kommandanten erhöht. Diese Erklärung bezweckt, die Durchsuchung gerade dadurch entbehrlich zu machen, daß sie dem Kreuzer die Aufschlüsse verschafft, die ihm die Durchsuchung selbst gegeben haben würde.

Artikel 62. **Hat der Kommandant des Kriegsschiffs eines Kriegführenden Ursache, anzunehmen, daß der Kommandant des Geleitschiffs getäuscht worden ist, so teilt er ihm seine Verdachtsgründe mit. In diesem Falle steht es allein dem Kommandanten des Geleitschiffs zu, eine Nachprüfung vorzunehmen. Er muß das Ergebnis der Nachprüfung in einem Protokolle feststellen, das in Abschrift dem Offizier des Kriegsschiffs zu übergeben ist. Rechtfertigen die so festgestellten Tatsachen nach Ansicht des Kommandanten des Geleitschiffs die Beschlagnahme eines oder mehrerer Schiffe, so muß diesen der Schutz des Geleits entzogen werden.**

Meistens wird sich der Kreuzer mit der Erklärung begnügen, die ihm der Kommandant des Geleitschiffs gegeben hat; er kann aber gewichtige Gründe für die Annahme haben, daß der Kommandant getäuscht worden ist, daß ein unter Geleit befindliches Schiff, dessen Papiere anscheinend in Ordnung sind und nichts Verdächtiges enthalten, tatsächlich Konterbande befördert, die es geschickt verborgen hat. Der Kreuzer kann dem Kommandanten des Geleitschiffs seine Verdachtsgründe mitteilen. Eine Nachprüfung kann für erforderlich gehalten werden. Sie wird von dem Kommandanten des Geleitschiffs vorgenommen; ihm allein steht die Gewalt über die unter seinen Schutz gestellten Schiffe zu. Immerhin schien es, daß sich viele Schwierigkeiten oft vermeiden lassen würden, wenn der Kriegführende die Befugnis hätte, dieser Nachprüfung beizuwohnen; sonst könnte er immer, wenn auch nicht den guten Glauben, so doch die Aufmerksamkeit oder Umsicht des Durchsuchenden in Zweifel ziehen. Man hat aber nicht geglaubt, dem Kommandanten des Geleitschiffs die Verpflichtung zur Zuziehung eines Offiziers des Kreuzers bei der Nachprüfung auferlegen zu sollen. Er kann handeln, wie er es für gut befindet; wenn er die Anwesenheit eines Offiziers des Kreuzers zuläßt, so ist das ein Akt des Entgegenkommens oder der Klugheit. Er muß in allen Fällen ein Protokoll über die Nachprüfung aufnehmen und Abschrift davon dem Offizier des Kreuzers übergeben.

Zwischen den beiden Offizieren können Meinungsverschiedenheiten entstehen, besonders in Ansehung der relativen Konterbande. Die Eigenschaft des Hafens, wohin Getreide bestimmt ist, kann streitig sein: ist es ein gewöhnlicher Handelshafen oder ein Hafen, der den Streitkräften als Verpflegungsbasis dient? Die durch das Geleit geschaffene tatsächliche Lage muß in diesem Fall aufrecht erhalten werden. Seitens des Offiziers des Kreuzers kann nur Widerspruch erhoben werden und die Schwierigkeit ist auf diplomatischem Wege zu regeln.

Die Sachlage ist ganz anders, wenn sich herausstellt, daß ein unter Geleit stehendes Schiff Konterbande befördert und kein Bestreiten möglich ist. Das Schiff hat kein Recht mehr auf den Schutz, weil die Voraussetzung, wovon dieser Schutz abhing, nicht erfüllt worden ist. Es hat einmal seine eigene Regierung getäuscht und ferner versucht, einen Kriegführenden zu täuschen. Es muß dann wie ein neutrales Kauffahrteischiff behandelt werden, das unter gewöhnlichen Umständen einem kriegführenden Kreuzer begegnet und von ihm durchsucht wird. Es kann sich nicht darüber beschweren, wenn dabei streng verfahren wird, weil in seinem Falle eine Erschwerung des durch Beförderung von Konterbande begangenen Verstoßes vorliegt.

Achtes Kapitel.

Widerstand gegen die Durchsuchung.

Der in diesem Kapitel behandelte Gegenstand ist in dem von der Britischen Regierung im Februar 1908 vorgelegten Programme nicht enthalten. Er hängt

mit mehreren Fragen dieses Programms eng zusammen; so ist er im Laufe der Verhandlungen von selbst hervorgetreten und man hat es für erforderlich gehalten, eine Regel aufzustellen, worüber man sich leicht verständigt hat.

Ein kriegführender Kreuzer trifft ein Kauffahrteischiff an und fordert es zwecks Vornahme der Durchsuchung zum Halten auf. Das aufgeforderte Schiff hält nicht an und versucht, sich der Durchsuchung durch die Flucht zu entziehen. Der Kreuzer kann Gewalt anwenden, um es zum Halten zu bringen, und das Kauffahrteischiff hat, wenn es beschädigt oder in den Grund gebohrt wird, keinen Anlaß zur Beschwerde, da es einer ihm nach Völkerrecht obliegenden Verpflichtung zuwidergehandelt hat. Wird das Schiff angehalten und ergibt sich, daß es lediglich, um den Unannehmlichkeiten der Durchsuchung zu entgehen, die Flucht ergriffen, im übrigen aber keine neutralitätswidrige Handlung begangen hat, so wird es für seinen Fluchtversuch nicht bestraft. Wird anderseits festgestellt, daß das Schiff Konterbande an Bord hat oder daß es sonst auf irgend eine Weise seine Neutralitätspflichten verletzt hat, so hat es die Folgen seines Neutralitätsbruchs zu tragen, aber es erhält gleichfalls keine Strafe für seinen Fluchtversuch. Manche waren im Gegenteil der Meinung, daß das Schiff für einen offenbaren Fluchtversuch ebenso bestraft werden müsse wie für einen gewaltsamen Widerstand. Die Möglichkeit der Einziehung würde, so sagte man, den Kreuzer veranlassen, das fliehende Schiff tunlichst zu schonen. Aber dieser Gedanke ist nicht durchgedrungen.

Artikel 63. Der gewaltsame Widerstand gegen die rechtmäßige Ausübung des Anhaltungs-, Durchsuchungs- oder Beschlagnahmerechts hat in allen Fällen die Einziehung des Schiffes zur Folge. Die Ladung unterliegt derselben Behandlung, welche die Ladung eines feindlichen Schiffes erfahren würde; die dem Kapitän oder dem Eigentümer des Schiffes gehörenden Waren werden als feindliche Waren angesehen.

Die Sache liegt anders, wenn gewaltsamer Widerstand gegen das rechtmäßige Vorgehen des Kreuzers geleistet wird. Das Schiff begeht eine feindselige Handlung und muß deshalb als Feind behandelt werden; es unterliegt also der Einziehung, wenn auch die Durchsuchung keine Neutralitätswidrigkeit ergeben sollte. Dies scheint zu keinem Bedenken Anlaß geben zu können.

Was ist über die Ladung zu bestimmen? Als beste Lösung erschien es, diese Ladung ebenso zu behandeln wie die an Bord eines feindlichen Schiffes. Aus dieser Gleichstellung ergeben sich die nachstehenden Folgen: da das neutrale Schiff durch seinen Widerstand zum feindlichen Schiffe wird, gilt für die an Bord befindliche Ware die Vermutung, daß sie feindlich ist. Die beteiligten Neutralen können gemäß der dritten Regel der Pariser Deklaration ihr Eigentum zurückfordern, aber die feindliche Ware wird eingezogen, weil man sich auf die Regel, die Flagge deckt das Gut, nicht mehr berufen kann, wenn das in Beschlag genommene Schiff, auf dem sie verladen ist, als feindlich angesehen wird. Man sieht, daß das Recht, die Ware zurückzufordern, allen Neutralen zuerkannt wird, selbst denen, welche die Staatsangehörigkeit des in Beschlag genommenen Schiffes besitzen; es ginge zu weit, sie unter der Handlung des Kapitäns leiden zu lassen. Indes besteht eine Ausnahme bei den dem Schiffseigentümer gehörenden Waren. Es erscheint natürlich, daß ihn die Folgen der Handlungen seines Vertreters treffen. Sein Eigentum an Bord des Schiffes wird also als feindliches Gut behandelt. Mit noch mehr Grund erfährt die dem Kapitän gehörende Ware dieselbe Behandlung.

Neuntes Kapitel.

Schadensersatz.

Dieses Kapitel ist von ganz allgemeiner Bedeutung, da die in ihm enthaltene Bestimmung in den zahlreichen Fällen anwendbar ist, wo ein Kreuzer ein Schiff oder Waren in Beschlag nehmen kann.

Artikel 64. Wird die Beschlagnahme des Schiffes oder der Waren von der Prisengerichtsbarkeit nicht bestätigt oder wird sie ohne gerichtliches Verfahren aufgehoben, so haben die Beteiligten Anspruch auf Schadensersatz, es sei denn, daß ausreichende Gründe für die Beschlagnahme des Schiffes oder der Waren vorgelegen haben.

Ein Kreuzer hat ein neutrales Schiff in Beschlag genommen, zum Beispiel wegen Beförderung von Konterbande oder wegen Blockadebruchs. Das Prisengericht erklärt die Beschlagnahme für nichtig und läßt das Schiff frei. Das genügt offenbar nicht, um die Beteiligten für den infolge der Beschlagnahme erlittenen Verlust zu entschädigen, und dieser Verlust ist vielleicht sehr beträchtlich, da das Schiff während eines oft sehr langen Zeitraums verhindert war, sich seinem gewöhnlichen Geschäfte zu widmen. Können sie Entschädigung für diesen Verlust verlangen? Vernünftigerweise muß man dies bejahen, falls der Verlust unverschuldet ist, das heißt, falls die Beschlagnahme nicht durch ihr Verschulden veranlaßt worden ist. Es kann nämlich vorkommen, daß die Beschlagnahme begründet war, weil der Kapitän des durchsuchten Schiffes Beweisstücke nicht vorgelegt hat, die ihm unter gewöhnlichen Verhältnissen zur Verfügung stehen mußten, die aber erst später beigebracht worden sind. In diesen Fällen wäre es ungerecht, Schadensersatz zuzubilligen. Hat umgekehrt ein wirkliches Verschulden des Kreuzers vorgelegen, hat er in einem Falle eine Beschlagnahme bewirkt, wo keine ausreichenden Gründe dafür bestanden, so ist es gerecht, Schadensersatz zu gewähren.

Es kann auch vorkommen, daß ein in Beschlag genommenes und in einen Hafen gebrachtes Schiff auf dem Verwaltungsweg ohne Beteiligung eines Prisengerichts freigelassen wird. Das in solchen Fällen beobachtete Verfahren ist verschieden: in gewissen Ländern greift die Prisengerichtsbarkeit nur im Falle einer Wegnahme ein und würde nicht über eine Forderung auf Schadensersatz befinden können, die sich darauf stützt, daß die Beschlagnahme ungerechtfertigt war; in anderen Ländern wäre die Prisengerichtsbarkeit für einen derartigen Anspruch zuständig. Hierin liegt eine der Billigkeit wenig entsprechende Ungleichmäßigkeit, und es ist zweckmäßig, eine Regel aufzustellen, die in allen Ländern die gleiche Wirkung hat. Es ist angemessen, daß jede ohne ausreichenden Grund vorgenommene Beschlagnahme den Beteiligten ein Recht auf Schadensersatz gibt, ohne Unterschied, ob der Beschlagnahme eine Entscheidung des Prisengerichts gefolgt ist oder nicht, und dies umsomehr, als das Schiff vielleicht gerade dann, wenn die Beschlagnahme am wenigsten gerechtfertigt war, auf dem Verwaltungswege frei gelassen werden wird. Man hat deshalb eine allgemeine Fassung gewählt, die alle Fälle der Beschlagnahme umfassen kann.

Es ist zu bemerken, daß die Frage, ob die nationalen Prisengerichte zur Entscheidung über den Schadensersatz zuständig sind, in der Bestimmung nicht berührt wird. Soweit ein Prozeßverfahren über das in Beschlag genommene Eigentum stattfindet, ist kein Zweifel möglich. In dem über die Gültigkeit der Wegnahme eingeleiteten Verfahren haben die Beteiligten Gelegenheit, ihr Recht auf Entschädigung geltend zu machen, und wenn sie mit der Entscheidung des nationalen Gerichts nicht zufrieden sind, können sie sich an den Internationalen Prisenhof wenden. Hat sich dagegen die Tätigkeit des Kriegführenden auf eine Beschlagnahme beschränkt, so entscheidet die Gesetzgebung der nehmenden Kriegsmacht darüber, ob die Gerichte überhaupt zur Entscheidung über eine Schadensersatzklage zuständig sind, und wenn die Frage bejaht wird, welche Gerichte im einzelnen Falle zuständig sind; der Internationale Prisenhof besitzt hier nach dem Haager Abkommen keine Zuständigkeit. In internationaler Hinsicht ist der diplomatische Weg der einzige, auf dem der Anspruch geltend gemacht werden kann, mag es sich um eine Beschwerde über eine tatsächlich ergangene Entscheidung oder um einen Ersatz für die mangelnde Gerichtsbarkeit handeln.

Man hat die Frage aufgeworfen, ob zu unterscheiden sei zwischen dem mittelbaren und dem unmittelbaren Schaden, der dem Schiffe und der Ware erwächst.

Man hat es jedoch für zweckmäßiger gehalten, der Prisengerichtsbarkeit freie Hand bei Festsetzung der geschuldeten Entschädigung zu lassen, die je nach den Umständen verschieden sein wird und deren Betrag nicht im voraus durch allzu genaue Regeln begrenzt werden darf.

Der Einfachheit wegen ist nur vom Schiffe die Rede gewesen; aber das Gesagte findet natürlich auch auf die in Beschlag genommene und dann freigegebene Ladung Anwendung. Die an Bord des in Beschlag genommenen Schiffes befindliche unschädliche Ware wird also von allen Nachteilen der Beschlagnahme des Schiffes mitbetroffen. Lagen ausreichende Gründe für die Beschlagnahme des Schiffes vor, so haben die Eigentümer der Ladung kein Recht auf Schadensersatz, mag diese Beschlagnahme aufrechterhalten werden oder nicht.

Es ist vielleicht zweckmäßig, gewisse Fälle zu bezeichnen, wo die Beschlagnahme des Schiffes gerechtfertigt ist, wie auch die Entscheidung des Prisengerichts ausfallen mag. Dahin gehört namentlich der Fall, wo die Schiffspapiere sämtlich oder teilweise durch den Kapitän, eine Person der Besatzung oder einen Reisenden absichtlich über Bord geworfen, beiseite gebracht oder vernichtet worden sind. Das ist ein Umstand, der jeden Verdacht rechtfertigt und der es erklärt, daß das Schiff beschlagnahmt wird, unbeschadet des Rechtes des Kapitäns, über seine Handlungsweise vor dem Prisengerichte Rechenschaft abzulegen. Selbst wenn dieses Gericht die gegebenen Aufklärungen anerkennen und keine ausreichenden Gründe zur Einziehung finden sollte, könnten die Beteiligten doch nicht daran denken, Schadensersatz zu beanspruchen.

Ein ähnlicher Fall läge vor, wenn an Bord doppelte, falsche oder verfälschte Papiere vorgefunden werden und diese Unregelmäßigkeit mit Umständen zusammenhängt, die für die Beschlagnahme des Schiffes von Bedeutung sein können.

Man hat es für ausreichend erachtet, diese Fälle, wo die Beschlagnahme vernünftigerweise als berechtigt anzuerkennen ist, in dem Berichte zu erwähnen, ohne sie zum Gegenstand einer ausdrücklichen Bestimmung zu machen, und zwar deshalb, weil die Angabe zweier besonderer Fälle den Glauben hätte erwecken können, daß es die einzigen seien, in denen die Beschlagnahme gerechtfertigt ist.

Dies sind die Grundsätze des Internationalen Rechtes, welche die Seekriegsrechts-Konferenz bei ihren Bemühungen als geeignet erkannt hat, um die Beziehungen der Völker in wichtigen Angelegenheiten, für die es bisher an genauen Regeln fehlte, zweckmäßig zu ordnen. Sie hat so das mit der Pariser Deklaration im Jahre 1856 begonnene Kodifikationswerk fortgesetzt. Sie hat in demselben Geiste gearbeitet wie die Zweite Friedenskonferenz, und unter Benutzung der im Haag geleisteten Arbeit eine gewisse Anzahl von Streitfragen lösen können, die jene Konferenz aus Mangel an Zeit hatte ungelöst lassen müssen. Wir wollen wünschen, daß man von denen, die die Londoner Erklärung von 1909 ausgearbeitet haben, sagen kann, sie seien ihrer Vorgänger von 1856 und 1907 nicht allzu unwert gewesen.

Schlußbestimmungen.

Diese Bestimmungen beziehen sich auf verschiedene Fragen, welche die Wirkung der Erklärung, ihre Ratifikation, ihr Inkrafttreten, ihre Kündigung und den Beitritt der nicht vertretenen Mächte betreffen.

Artikel 65. Die Bestimmungen dieser Erklärung bilden ein unteilbares Ganzes.

Dieser Artikel ist von großer Wichtigkeit und entspricht dem, was für die Pariser Deklaration angenommen worden war.

Die in der vorliegenden Erklärung enthaltenen Regeln betreffen sehr wichtige und sehr verschiedene Punkte. Sie sind nicht alle von allen Delegationen mit der-

selben Bereitwilligkeit angenommen worden; man hat in gewissen Punkten Zugeständnisse gemacht, im Hinblick auf Zugeständnisse, die man in anderen Punkten erhielt. Das Ganze ist, alles gegeneinander abgewogen, als zufriedenstellend anerkannt worden. Es würde eine berechtigte Erwartung getäuscht werden, wenn eine Macht in Ansehung einer Regel, der eine andere Macht besondere Bedeutung beimißt, Vorbehalte machen könnte.

Artikel 66. Die Signatarmächte verpflichten sich, im Falle eines Krieges, in dem alle Kriegführenden an dieser Erklärung beteiligt sind, die gegenseitige Beachtung der in der Erklärung enthaltenen Regeln untereinander sicherzustellen. Sie werden demgemäß ihren Behörden und ihren Streitkräften die nötigen Verhaltungsmaßregeln geben, auch die geeigneten Maßnahmen treffen, um die Anwendung der Erklärung durch ihre Gerichte, insbesondere durch ihre Prisengerichte, zu verbürgen.

Nach der Verpflichtung, die sich aus diesem Artikel ergibt, findet die Erklärung in den Beziehungen zwischen den Signatarmächten Anwendung, wenn die Kriegführenden sämtlich an der Erklärung beteiligt sind.

Einer jeden Macht liegt es ob, die nötigen Maßnahmen zu treffen, um die Beobachtung der Erklärung sicherzustellen. Diese Maßnahmen können in den einzelnen Ländern verschieden sein und die Mitwirkung der gesetzgebenden Gewalt erfordern oder nicht. Das ist eine innere Angelegenheit.

Es ist zu bemerken, daß auch die neutralen Mächte in die Lage kommen können, ihren Behörden Verhaltungsmaßregeln zu geben, insbesondere, wie man oben gesehen hat, den Kommandanten der Geleitschiffe.

Artikel 67. Diese Erklärung soll möglichst bald ratifiziert werden.

Die Ratifikationsurkunden sollen in London hinterlegt werden.

Die erste Hinterlegung von Ratifikationsurkunden wird durch ein Protokoll festgestellt, das von den Vertretern der daran teilnehmenden Mächte und von dem Ersten Staatssekretär Seiner Britischen Majestät im Auswärtigen Amte unterzeichnet wird.

Die späteren Hinterlegungen von Ratifikationsurkunden erfolgen mittels einer schriftlichen an die Britische Regierung gerichteten Anzeige, der die Ratifikationsurkunde beizufügen ist.

Beglaubigte Abschrift des Protokolls über die erste Hinterlegung von Ratifikationsurkunden, der im vorstehenden Absatz erwähnten Anzeigen sowie der ihnen beigefügten Ratifikationsurkunden wird durch die Britische Regierung den Signatarmächten auf diplomatischem Wege unverzüglich mitgeteilt werden. In den Fällen des vorstehenden Absatzes wird die bezeichnete Regierung ihnen zugleich bekanntgeben, an welchem Tage sie die Anzeige erhalten hat.

Diese lediglich formalen Bestimmungen bedürfen keiner Erläuterung. Man hat die von der Zweiten Haager Friedenskonferenz gewählte Fassung entlehnt.

Artikel 68. Diese Erklärung wird wirksam für die Mächte, die an der ersten Hinterlegung von Ratifikationsurkunden teilgenommen haben, sechzig Tage nach dem Tage, an dem das Protokoll über diese Hinterlegung aufgenommen

ist, und für die später ratifizierenden Mächte sechzig Tage, nachdem die Britische Regierung die Anzeige von ihrer Ratifikation erhalten hat.

Artikel 69. Sollte eine der Signatarmächte diese Erklärung kündigen wollen, so kann sie dies nur tun für den Schluß eines Zeitraums von zwölf Jahren, der sechzig Tage nach der ersten Hinterlegung von Ratifikationsurkunden zu laufen beginnt, und später für den Schluß einander folgender Zeiträume von sechs Jahren, deren erster mit Ablauf des zwölfjährigen Zeitraums beginnt.

Die Kündigung muß wenigstens ein Jahr vorher schriftlich der Britischen Regierung erklärt werden, die hiervon allen anderen Mächten Kenntnis geben wird. Sie soll nur in Ansehung der Macht wirksam sein, die sie erklärt hat.

Es ergibt sich aus Artikel 69, daß die Erklärung für unbeschränkte Zeit gilt. Die Zeiträume, nach deren Ablaufe die Kündigung erfolgen kann, sind entsprechend den Bestimmungen in dem Abkommen über die Errichtung eines Internationalen Prisenhofs festgestellt worden.

Artikel 70. Die Mächte, die auf der Londoner Seekriegsrechts-Konferenz vertreten sind, legen besonderen Wert auf die allgemeine Anerkennung der von ihnen angenommenen Regeln und sprechen daher die Hoffnung aus, daß die dort nicht vertretenen Mächte dieser Erklärung beitreten werden. Sie bitten die Britische Regierung, diese Mächte hierzu einladen zu wollen.

Die Macht, die beizutreten wünscht, hat ihre Absicht der Britischen Regierung schriftlich anzuzeigen und ihr dabei die Beitrittsurkunde zu übersenden, die im Archive der bezeichneten Regierung hinterlegt werden wird.

Diese Regierung wird unverzüglich allen anderen Mächten beglaubigte Abschrift der Anzeige wie der Beitrittsurkunde übersenden und zugleich angeben, an welchem Tage sie die Anzeige erhalten hat. Der Beitritt wird sechzig Tage nach diesem Tage wirksam.

Die Stellung der beitretenden Mächte wird in allem, was diese Erklärung anlangt, dieselbe sein wie die der Signatarmächte.

Schon die Pariser Deklaration enthielt eine Einladung an die nichtvertretenen Mächte, der Deklaration beizutreten. Die amtliche Einladung wird anstatt einzeln von jeder der auf der Konferenz vertretenen Mächte, zweckmäßiger von Großbritannien im Namen aller Mächte erlassen werden.

Die Formen des Beitritts sind sehr einfach. Die Gleichstellung der beitretenden Mächte mit den Signatarmächten bringt für die ersteren selbstverständlich die Anwendung des Artikels 65 mit sich; man kann nicht einem Teile der Erklärung, sondern nur dem Ganzen beitreten.

Artikel 71. Diese Erklärung, die das Datum des 26. Februar 1909 tragen wird, kann bis zum 30. Juni 1909 in London von den Bevollmächtigten der auf der Seekriegsrechts-Konferenz vertretenen Mächte unterzeichnet werden.

Wie im Haag hat man der Lage gewisser Mächte Rechnung getragen, deren Vertreter die Erklärung vielleicht nicht sofort unterzeichnen können und die gleichwohl als Signatarmächte und nicht als beitretende Mächte angesehen werden wollen.

Selbstverständlich brauchen die Bevollmächtigten der Mächte, von denen im Artikel 71 die Rede ist, nicht dieselben zu sein, die in dieser Eigenschaft zu der Seekriegsrechts-Konferenz abgeordnet waren.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten diese Erklärung unterzeichnet und mit ihren Siegeln versehen.

Geschehen in London am sechsundzwanzigsten Februar neunzehnhundertneun in einer einzigen Ausfertigung, die im Archive der Britischen Regierung hinterlegt bleiben soll, und wovon beglaubigte Abschriften den auf der Seekriegsrechts-Konferenz vertretenen Mächten auf diplomatischem Wege übergeben werden sollen.

Zusammenfassende Bemerkungen.

Der vorstehend in deutscher Übersetzung abgedruckte Generalbericht des Redaktionsausschusses der Londoner Seekriegsrechts-Konferenz ist von dem französischen Bevollmächtigten, Professor Louis Renault, verfaßt und von der Konferenz gebilligt worden. Der Bericht enthält eine eingehende Begründung der von der Konferenz ausgearbeiteten Erklärung über das Seekriegsrecht, und zwar sowohl eine Darlegung der bei der Aufstellung maßgebend gewesenen Grundanschauungen als auch der für die Auslegung der einzelnen Bestimmungen in Betracht kommenden Gesichtspunkte. Er ist daher geeignet, den zur Anwendung der Erklärung berufenen Militär- und Zivilbehörden als amtlicher Kommentar zu dienen.

Seit der Pariser Seerechtsdeklaration vom 16. April 1856 hat das Seekriegsrecht fünfzig Jahre lang keine allgemeine vertragsmäßige Fortbildung erfahren. Erst auf der Zweiten Haager Friedenskonferenz im Jahre 1907 ist es gelungen, einzelne Punkte des Seekriegsrechts zu regeln sowie die Errichtung eines Internationalen Prisenhofs zu vereinbaren. Die Londoner Erklärung über das Seekriegsrecht hat dieses Werk zu einem gewissen Abschlusse gebracht. Wenn auch diese Vereinbarungen für den Fall des Krieges getroffen sind, so werden sie doch mittelbar im Interesse des Friedens wirken, da sie eine Reihe schwerwiegender völkerrechtlicher Streitigkeiten zwischen Neutralen und Kriegführenden, insbesondere über die Ausübung des Prisenrechts, ohne weiteres abschneiden oder der friedlichen Erledigung durch den Internationalen Prisenhof überweisen.

Die Erklärung ist gemäß Artikel 71 bis zum 30. Juni 1909 von den bevollmächtigten Delegierten aller Konferenzstaaten unterzeichnet worden. Ihre Ratifikation wird allerdings noch einige Zeit in Anspruch nehmen, da hierzu in verschiedenen Staaten gesetzgeberische Maßnahmen erforderlich sind.

Im Anschluß an den Generalbericht ist zu den einzelnen Kapiteln der Erklärung noch folgendes zu bemerken.

I. Blockade.

Die in der Erklärung aufgestellten Regeln über die Blockade enthalten eine vollständige Kodifikation dieses Gegenstandes; sie entscheiden die auf diesem Gebiete streitigen Fragen und erweisen schon dadurch der neutralen Schiffahrt und dem neutralen Seehandel eine wesentliche Wohltat. Die Regeln gehen aber weiter

davon aus, daß die Blockademaßnahmen die Interessen der Neutralen nach Möglichkeit zu schonen und sich insbesondere jeder Absperrung neutralen Gebiets zu enthalten haben.

Demgemäß bestimmt zunächst der Artikel 1, daß die Blockade nur gegen feindliche Häfen und Küsten zulässig ist. Um ferner zu verhüten, daß neutrale Häfen unter der Blockade eines benachbarten feindlichen Hafens leiden, ist im Artikel 18 ausdrücklich vorgeschrieben, daß die blockierenden Streitkräfte den Zugang zu neutralen Häfen und Küsten nicht versperren dürfen.

Die Rechtswirksamkeit der Blockade setzt nach Artikel 2, 8 voraus, daß sie tatsächlich wirksam ist, sowie daß sie erklärt und bekanntgegeben wird. Tatsächlich wirksam ist die Blockade, wenn sie durch eine Streitmacht aufrecht erhalten wird, welche hinreicht, um den Zugang zur feindlichen Küste in Wirklichkeit zu verhindern; dieser Satz der Pariser Seerechtsdeklaration wird hier wiederholt, weil einzelne Mächte dieser Deklaration noch nicht beigetreten sind. Die Blockadeerklärung wird von der Regierung der blockierenden Macht oder in ihrem Namen von einem Marinebefehlshaber erlassen und muß die im Artikel 9 aufgeführten Angaben enthalten. Ihre Bekanntgabe hat gemäß Artikel 11, 16 sowohl an die neutralen Mächte wie an die Behörden der blockierten Küste und, solange sie den neutralen Mächten nicht bekanntgegeben ist, an das einlaufende Schiff zu erfolgen. Diese Bestimmung weicht allerdings von der in Theorie und Praxis vielfach vertretenen Auffassung ab, wonach in jedem Falle eine Bekanntgabe an das Schiff selbst erforderlich ist. Dafür haben aber zwei andere, mit dieser Auffassung eng zusammenhängende Sätze Aufnahme gefunden, die der neutralen Schiffahrt eine genügende Sicherheit gewähren. Einmal darf nach Artikel 17 eine Beschlagnahme wegen Blockadebruchs nur innerhalb des Aktionsbereichs der Blockadeflotte stattfinden. Sodann ist nach Artikel 19 die Beschlagnahme nur zulässig, wenn das Schiff in unmittelbarer Fahrt nach dem blockierten Hafen begriffen ist. Durch diesen Satz ist die im Kapitel II über die Kriegskonterbande näher behandelte Lehre von der einheitlichen Reise für die Blockade in weitgehendster Weise ausgeschlossen worden, dergestalt, daß kein auf dem Wege nach einem nicht blockierten Hafen befindliches Schiff wegen Blockadebruchs weggenommen werden darf, selbst wenn Schiff oder Ladung später für einen blockierten Hafen bestimmt ist.

Die Rechtswirksamkeit der Blockade äußert sich zunächst darin, daß die blockierenden Streitkräfte berechtigt sind, neutrale Schiffe an der Einfahrt in die blockierten Häfen wie an der Ausfahrt tatsächlich zu hindern; doch muß nach Artikel 9 Abs. 2 Nr. 3 den schon im Hafen befindlichen neutralen Schiffen eine Frist zum Auslaufen gewährt werden. Sofern das Schiff von der Blockade Kenntnis hatte, was unter gewissen Umständen vermutet wird, kann ferner der Versuch der Einfahrt oder Ausfahrt als Blockadebruch geahndet werden; der Artikel 21 bedroht diesen mit Einziehung des Schiffes und, soweit nicht der Befrachter guten Glaubens war, auch der an Bord befindlichen Waren.

II. Kriegskonterbande.

Der Mangel fester Regeln über die Kriegskonterbande hat bisher fast in jedem Seekriege zu Streitigkeiten zwischen Kriegführenden und Neutralen geführt und dem Handel, der über die den verschifften Gütern drohenden Gefahren im unklaren blieb, schwere Nachteile gebracht. Umsomehr ist es zu begrüßen, daß durch die Erklärung gerade auf diesem Gebiete volle Klarheit geschaffen ist. Es handelte sich namentlich um drei Fragen, nämlich einmal, welche Gegenstände als Kriegskonterbande, und zwar welche als absolute und welche als relative, behandelt werden dürfen, ferner unter welchen Umständen Konterbandegegenstände der Beschlagnahme durch den Kriegführenden unterliegen, endlich, welches die Sühne für die Beförderung von Konterbande sein soll.

Die erste Frage hat die Erklärung vor allem dadurch beantwortet, daß sie in den Artikeln 22, 24, 28 drei Listen aufgestellt hat, und zwar eine Liste der absoluten Konterbande, eine Liste der relativen Konterbande und eine Freiliste, das heißt eine Liste der niemals als Konterbande zu behandelnden Gegenstände. Die Listen der absoluten und der relativen Konterbande, die im allgemeinen als vollständig angesehen werden können, dürfen von den Kriegführenden ergänzt werden: die Liste der absoluten Konterbande durch Gegenstände, die ausschließlich für den Kriegszweck verwendbar, die Liste der relativen Konterbande durch solche, die einer kriegerischen Verwendung fähig sind; jede Erweiterung dieser Listen ist aber in bestimmter Form bekannt zu machen, so daß sich der Handel in seinen Unternehmungen danach einrichten kann. Die Freiliste enthält vorwiegend Gegenstände, die in früheren Kriegen gelegentlich als Konterbande behandelt worden sind oder doch mangels ausdrücklichen Verbots von einem Kriegführenden, der den Begriff der Verwendbarkeit für den Krieg weit auslegt, als darunter fallend betrachtet werden könnten. Diese Liste ist jedoch nicht vollständig, vielmehr bleiben nach Artikel 27 außerdem alle Gegenstände, die ihrer Natur nach nicht zu kriegerischen Zwecken dienen können, von der Behandlung als Konterbande ausgeschlossen.

Was die weitere Frage betrifft, unter welchen Umständen Konterbandegegenstände der Beschlagnahme unterliegen, so bestand in Theorie und Praxis besonders darüber Streit, ob die Beschlagnahme auch dann zulässig sei, wenn die Konterbande zunächst nach einem neutralen Hafen gebracht wird, dabei aber feststeht oder zu vermuten ist, daß sie von dort aus auf dem Land- oder Seewege nach dem feindlichen Lande befördert werden soll. Von verschiedenen Seiten wurde die Ansicht vertreten, daß in einem solchen Falle die ganze von der Ware auszuführende Reise als ein einheitliches Unternehmen anzusehen sei und demnach die Beschlagnahme schon im ersten Abschnitte der Reise erfolgen könne. Von anderen Seiten wurde diese Lehre von der einheitlichen Reise mit Entschiedenheit bekämpft, weil ihre Anwendung unvermeidlich Mißbräuche hervorrufen müsse und dahin führen könne, daß der friedliche Handel der neutralen Nachbarländer in demselben Maße wie der der Kriegführenden unter den Nachteilen des Handelskriegs zu leiden habe. Die Erklärung hat eine Lösung gefunden, die den Interessen der Kriegführenden

wie des neutralen Handels genügen dürfte. Danach wird im Artikel 30 die Lehre von der einheitlichen Reise zwar bei der absoluten Konterbande anerkannt. Dies erschien mit den Handelsinteressen vereinbar, weil es sich bei der absoluten Konterbande um eine engbegrenzte Gruppe von Gegenständen handelt, die ausschließlich oder vorwiegend zu Kriegszwecken dienen und daher für den Seehandel im allgemeinen eine verhältnismäßig geringe Bedeutung haben; auch war zu berücksichtigen, daß die Zuführung absoluter Konterbande an den Gegner von größter Gefahr für den Kriegführenden ist, so daß hier seinen Interessen der Vorrang zugestanden werden mußte. Dagegen ist die in Rede stehende Lehre bei der relativen Konterbande, abgesehen vom Kriege mit einem rein binnenländischen Staate, gänzlich beseitigt worden. Denn der Artikel 35 Abs. 1 läßt die Beschlagnahme für relative Konterbande nur zu, wenn die Ware auf einem Schiffe gefunden wird, das selbst bestimmt ist, sie nach dem feindlichen Gebiete zu befördern; diese Regel, die durch die Vorschrift des Abs. 2 a. a. O. über die Beweiskraft der Schiffspapiere wirksam vervollständigt ist, hat eine ausreichende Sicherheit dafür geschaffen, daß der Handel neutraler Häfen nicht wegen angeblicher Beförderung relativer Konterbande beunruhigt werden kann. Übrigens dürfen nach Artikel 33 die Gegenstände der relativen Konterbande, die ihrem Wesen nach einer friedlichen wie einer kriegerischen Verwendung fähig sind, nur in Beschlag genommen werden, wenn feststeht, daß sie in Wirklichkeit für den Gebrauch der Streitmacht oder der Verwaltungsstellen des feindlichen Staates bestimmt sind. Die Beweislast trifft nach allgemeinen Grundsätzen den Kriegführenden; sie kehrt sich jedoch gemäß Artikel 34 um, wenn gewisse besonders verdächtige Umstände vorliegen, namentlich wenn die Sendung an einen im feindlichen Lande ansässigen Händler gerichtet ist, welcher bekanntermaßen der Streitmacht oder den Verwaltungsstellen des feindlichen Staates Gegenstände dieser Art liefert.

Die Sühne für die Beförderung von Konterbande besteht nach Artikel 39, 42 zunächst in der Einziehung der verbotenen Ware sowie des sonstigen von deren Eigentümer auf demselben Schiffe verladenen Gutes. Zur Abschreckung der Neutralen vom Konterbandehandel erschien es ferner erforderlich, eine den Eigentümer des Schiffes treffende Strafe festzusetzen. Die verschiedenen in dieser Beziehung bestehenden Systeme sind in der Weise vereinigt worden, daß nach Artikel 40 das Schiff der Einziehung unterliegt, wenn die Konterbande mehr als die Hälfte der Ladung ausmacht, mithin ihre Beförderung offenbar den Hauptzweck der Reise bildet, und daß nach Artikel 41 in allen anderen Fällen der Schiffseigentümer die durch das prisengerichtliche Verfahren sowie durch die Erhaltung von Schiff und Ladung entstehenden Kosten zu tragen hat.

III. Neutralitätswidrige Unterstützung.

Unter dieser Überschrift faßt die Erklärung eine Reihe von Fällen zusammen, bei denen es sich teils um die in der Völkerrechtslehre als „analoge Konterbande" bezeichnete Beförderung von Truppen und Nachrichten für den Feind, teils um

eine vollständige Unterstellung des Schiffes unter die Verfügung des Feindes, teils um eine wirkliche Kriegshilfe handelt. Die Fälle werden in zwei Klassen eingeteilt, je nachdem sie als mehr oder minder schwerwiegend anzusehen sind.

In den minderschweren, im Artikel 45 aufgeführten Fällen soll das Schiff dieselbe Behandlung erfahren wie ein neutrales Kauffahrteischiff, das wegen Beförderung von Konterbande der Einziehung unterliegt. Da hiernach das Schiff an sich seine Eigenschaft als neutrales Schiff behält, so kann es nur unter den bei neutralen Schiffen geltenden Voraussetzungen (vergl. Kapitel IV) zerstört werden; auch stehen die an Bord befindlichen feindlichen Waren, die nicht Konterbande sind, unter dem Schutze der zweiten Regel der Pariser Seerechtsdeklaration, wonach die neutrale Flagge das feindliche Gut deckt. In den schwerer liegenden Fällen, die im Artikel 46 aufgezählt sind, soll das Schiff wie ein feindliches Kauffahrteischiff behandelt werden; es kann also eingezogen und ohne die bei neutralen Schiffen sonst geltenden Beschränkungen zerstört werden, und das an Bord befindliche feindliche Gut unterliegt dem Seebeuterechte.

Im Anschluß an die Vorschriften über die neutralitätswidrige Unterstützung bestimmt der Artikel 47, daß jede in die feindliche Streitmacht eingereihte Person, die an Bord eines neutralen Kauffahrteischiffs betroffen wird, zum Kriegsgefangenen gemacht werden kann, auch wenn das Schiff der Beschlagnahme nicht unterliegt. Im Sinne dieser Bestimmung wie auch der übrigen Vorschriften dieses Kapitels gelten aber Rekruten und Reservisten erst nach ihrer tatsächlichen Einstellung als in die feindliche Streitmacht eingereihte Personen, so daß sie sich auf neutralen Schiffen zur Erfüllung ihrer militärischen Pflichten ungehindert in die Heimat begeben können.

IV. Zerstörung neutraler Prisen.

Eine besonders schwierige Frage war die, ob und unter welchen Voraussetzungen neutrale Prisen, seien es Schiffe oder Waren, ohne vorangegangenes prisengerichtliches Urteil zerstört werden dürfen. Einerseits kann den Kriegführenden nicht zugemutet werden, daß sie neutrale Schiffe, die dem Gegner in völkerrechtswidriger Weise Konterbandewaren zuführen oder sonstige Unterstützung gewähren, ungehindert entkommen lassen, weil sie aus zwingenden militärischen Gründen zu deren Einbringung außerstande sind. Anderseits können die Neutralen beanspruchen, daß Eingriffe in ihre Eigentumsrechte unterbleiben, solange nicht ihr Verstoß gegen das Völkerrecht in zweifelsfreier Weise festgestellt ist.

Die Erklärung hat einen billigen Ausgleich dieser einander entgegenstehenden Interessen gefunden, indem sie einmal die Voraussetzungen für die Zerstörung neutraler Prisen genau bezeichnet und ferner eine ausreichende Sühne für die Nichtbeachtung dieser Vorschriften eingeführt hat. Was die materiellen Voraussetzungen der Zerstörung betrifft, so darf nach Artikel 49, 54 eine solche nur dann erfolgen, wenn es sich um Schiffe oder Waren handelt, die der Einziehung unter-

liegen und wenn die Zuführung an das Prisengericht das Kriegsschiff einer Gefahr aussetzen oder den Erfolg seiner in der Ausführung begriffenen Operationen beeinträchtigen könnte. Die Sühne für eine nicht durch solche Umstände gebotene Zerstörung soll nach Artikel 51 darin bestehen, daß der Kriegführende sich deswegen in einem besonderen Verfahren vor dem Prisengerichte zu verantworten hat und gegebenenfalls den Beteiligten den Wert ihres zerstörten Eigentums selbst dann ersetzen muß, wenn dieses tatsächlich der Einziehung unterlag. Auf diese Weise wird soweit als möglich die Lage wiederhergestellt, in der sich der Eigentümer von Schiff oder Ladung befinden würde, wenn der Verstoß gegen die bezeichneten Regeln nicht stattgefunden hätte.

Aus dem Umstande, daß es bisher an klaren Regeln für die Zerstörung neutraler Prisen fehlte, haben sich noch in letzter Zeit schwerwiegende völkerrechtliche Streitigkeiten ergeben. Die Regelung dieser Frage stellt sich daher als ein wertvoller Fortschritt in der Ausgestaltung des Völkerrechts dar.

V. Flaggenwechsel.

Solange das Seebeuterecht besteht, liegt es nahe, daß die Reeder beim Ausbruch oder beim Drohen eines Krieges den Versuch machen, den Übergang ihrer Schiffe zu einer neutralen Flagge zu bewirken, um sie so vor der Wegnahme zu schützen. Die Erklärung geht von dem schon jetzt geltenden Grundsatz aus, daß ein Flaggenwechsel, der zu diesem Zwecke herbeigeführt ist, von dem Kriegführenden nicht anerkannt zu werden braucht. Sie hat den Gegenstand in den Artikeln 55, 56 im einzelnen geordnet und dadurch eine Reihe bisher bestehender Streitfragen entschieden.

Bei dieser Regelung war die Erwägung maßgebend, daß nach Ausbruch des Krieges der Übergang eines feindlichen Schiffes zu einer neutralen Flagge regelmäßig zu dem Zwecke erfolgen wird, um das Schiff dem Seebeuterechte zu entziehen, daß ein solcher Zweck dagegen nur ausnahmsweise einem vor dem Kriege bewirkten Flaggenwechsel zugrunde liegen wird, und zwar um so seltener, je früher der Flaggenwechsel stattgefunden hat. Demgemäß soll der n a c h Beginn der Feindseligkeiten erfolgte Übergang zu einer neutralen Flagge als nichtig angesehen werden, falls nicht der R e e d e r den Nachweis führt, daß die Absicht, dem Seebeuterechte zu entgehen, bei dem Flaggenwechsel keine Rolle gespielt hat, daß vielmehr die Übertragung voraussichtlich auch in Friedenszeiten erfolgt sein würde. Ist dagegen der Übergang v o r dem Beginne der Feindseligkeiten erfolgt, so soll er als gültig anerkannt werden, falls nicht der K r i e g f ü h r e n d e nachweist, daß damit der in Rede stehende Zweck verfolgt wurde. Auch dieser Nachweis wird zur Vermeidung unnötiger Beunruhigung des Handels nicht mehr zugelassen, wenn der Flaggenwechsel mehr als dreißig Tage vor dem Kriegsausbruche stattgefunden hat und der Übergang auf einer ernstgemeinten und endgültigen Veräußerung beruht.

VI. Feindliche Eigenschaft.

Die feindliche oder neutrale Eigenschaft eines Kauffahrteischiffs und der darauf befindlichen Ware ist deshalb von Wichtigkeit, weil nach der Pariser Seerechtsdeklaration nur feindliche Schiffe und feindliche Güter auf feindlichen Schiffen dem Seebeuterecht unterliegen. Der Umstand, daß in dieser Deklaration eine Begriffsbestimmung der neutralen oder feindlichen Eigenschaft nicht enthalten ist, hat zu ernsten Meinungsverschiedenheiten und Streitigkeiten geführt. Die Londoner Erklärung hat diese Streitigkeiten wenigstens teilweise gelöst.

Nach Artikel 57 bestimmt sich die feindliche oder neutrale Eigenschaft eines Schiffes nach seiner Flagge, soweit nicht die in den Kapiteln III, V erwähnten Bestimmungen über die neutralitätswidrige Unterstützung und den Flaggenwechsel durchgreifen. Offen geblieben ist die Frage, ob neutrale Schiffe auch dann als feindlich behandelt werden dürfen, wenn sie vom Feinde zu einer ihnen in Friedenszeiten nicht gestatteten Schiffahrt, z. B. zur Küstenschiffahrt, zugelassen werden. Für die feindliche oder neutrale Eigenschaft einer Ware soll nach Artikel 58 die feindliche oder neutrale Eigenschaft ihres Eigentümers maßgebend sein. Damit ist die Lehre beseitigt, welche die Bodenerzeugnisse des feindlichen Landes auch in der Hand neutraler Eigentümer als Feindesgut behandeln wollte. Dagegen hat leider die wichtige Frage, ob sich die feindliche Eigenschaft des Eigentümers nach seiner Staatsangehörigkeit oder seinem Wohnsitze richtet, nicht entschieden werden können.

VII. Geleit.

Die Erklärung entscheidet in den Artikeln 61, 62 die bisher streitige Frage nach der Wirkung des Geleits in dem Sinne, daß die Begleitung durch ein Kriegsschiff der eigenen Flagge das neutrale Kauffahrteischiff von der Durchsuchung befreit. Zur Wahrung der Rechte der Kriegführenden sind verschiedene Bestimmungen getroffen worden, die eine mißbräuchliche Ausübung des Geleitrechts verhüten sollen. Diese Bestimmungen regeln auch das Verfahren bei etwaigen Meinungsverschiedenheiten zwischen den Kommandanten des Kreuzers und des Geleitschiffs und beseitigen dadurch die Gefahr gewaltsamer Auseinandersetzungen. Die Neuordnung des Geleits erscheint daher geeignet, neutrale Kauffahrteischiffe vor unerwünschten Belästigungen zu bewahren, ohne anderseits den Rechten der Kriegführenden zu nahe zu treten.

VIII. Widerstand gegen die Durchsuchung.

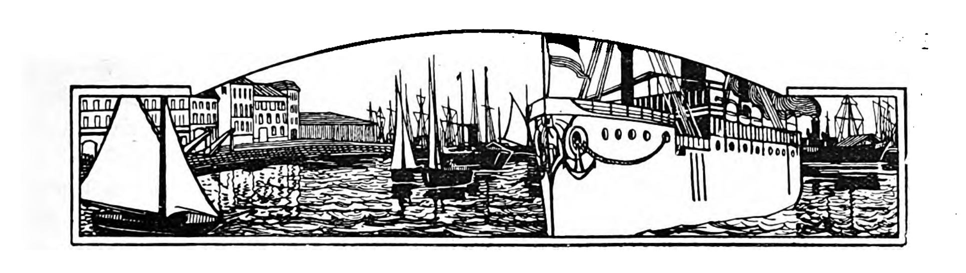
Ergreift ein neutrales Kauffahrteischiff die Flucht, um sich der Anhaltung, Durchsuchung oder Beschlagnahme durch einen Kriegführenden zu entziehen, so ist dieser befugt, alle Mittel zur Erzwingung des Gehorsams gegenüber seinen berechtigten Anordnungen anzuwenden. Dagegen erscheint die Androhung einer besonderen Strafe für den Fluchtversuch nicht angezeigt.

Anders steht es, wenn dem Kriegführenden bei der Ausübung seiner Rechte gewaltsamer Widerstand geleistet wird. Dadurch begeht das Schiff einen Akt der Feindseligkeit, der es der Neutralitätsrechte beraubt und seine Gleichstellung mit einem feindlichen Schiffe rechtfertigt. Die sich hieraus ergebenden Folgerungen werden im Artikel 63 gezogen.

IX. Schadensersatz.

Ist eine Beschlagnahme ohne genügenden Grund erfolgt, so muß nach Artikel 64 außer der Rückgabe des in Beschlag genommenen Eigentums Schadensersatz geleistet werden. Dies gilt selbst dann, wenn das Schiff nur zum Zwecke der Durchsuchung in einen Prisenhafen gebracht und dort, weil sich nichts Belastendes ergab, alsbald freigelassen worden ist. Auch macht es keinen Unterschied, ob die Freigabe durch den Beschluß eines Prisengerichts oder auf dem Verwaltungswege verfügt wird. Diese Bestimmungen sind nicht nur deswegen von Wichtigkeit, weil sie den Beteiligten eine Vergütung des entstandenen Schadens verbürgen; ihr besonderer Wert besteht darin, daß sie eine Sicherheit gegen leichtfertige Beschlagnahmen bieten.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn
Berlin SW68, Kochstraße 68—71.



Über die Entstehung und Verwertung seekriegsgeschichtlicher Schilderungen.

Wenn die Schlacht geschlagen ist, beginnen die Federn ihre Arbeit. Ich denke hierbei nicht an die Feder des Diplomaten, dessen Aufgabe es ist, politisch zu verwerten, was das Schwert errungen hat, sondern an die Berichterstatter, die dienstlichen und die privaten, die berufenen und die unberufenen. Sie alle gehen an die Arbeit, um möglichst bald festzustellen, was geschehen ist. Was dann als kriegsgeschichtliche Schilderung an die Öffentlichkeit kommt, um der Geschichte einverleibt zu werden und um durch Verwertung Nutzen zu bringen in kommenden Kriegen, dafür bilden diese Berichte die Unterlage. In ihnen schlägt sich nieder, was zunächst als eigenes Erlebnis im Gedächtnis der Mitkämpfer haften blieb. Wem es von ihnen vergönnt ist, fortzubauen auf der Grundlage des hier Gewonnenen, selbst zu dauernder Erinnerung Geformten, der wird den unmittelbarsten Nutzen haben; ganz genau und unbeeinflußt von der Schilderung Anderer wird aber auch sein Erinnerungsbild nicht sein. Denn von keiner Stelle aus ist es möglich, den Gang einer Schlacht, des wichtigsten Ereignisses im Kriege und daher des wichtigsten Gegenstandes kriegsgeschichtlicher Schilderungen, ganz zu übersehen oder alle die Fäden in der Hand zu haben, aus denen das Gewebe entsteht. Der Höchstkommandierende steht hierbei nicht anders da als seine Unterführer. Ersterem wird die Anlage des Ganzen, sowohl der strategischen Absicht wie der taktischen Durchführung nach, allerdings übersichtlicher vor Augen stehen, aber was dann wirklich geschehen ist, dafür bleibt er doch vielfach angewiesen auf Angaben, die ihm von anderen gemacht werden. Die Unterführer haben, abgesehen von allgemeinen Anweisungen, für den Zusammenhang des Ganzen nur Stücke in der Hand, und ihren Berichten fehlt daher die richtige Wertung des Geschehenen. Betrachten wir aber die von einer Partei ausgehende Darstellung des Ganzen, wie sie nach Aneinanderfügung der Teile entsteht, so ist auch für sie zu beachten, daß ihr gewissermaßen der Einschlag in das Gewebe fehlt: der Einblick

in die Tätigkeit des Gegners. Erst die Schilderung eines Dritten, eines Unparteiischen, wird also einwandfreie Resultate geben, einwandfrei, soweit dies überhaupt zu erreichen ist.

Wie entstehen nun diese ersten Gefechtsberichte? Wenn man sich diese Frage beantworten will, so wird man dabei auf ähnliche Überlegungen und Einschätzungen kommen, wie bei den Zeugenaussagen in einer gerichtlichen Verhandlung: Kaum zwei Menschen, die ein Ereignis, selbst von derselben Stelle aus und unter denselben Umständen, gesehen haben, werden darüber, auch was das rein Tatsächliche anbetrifft, eine vollkommen gleiche Darstellung geben. Jede Erzählung, auch wenn sie vollkommen unparteiisch sein will, ist eben schon das Resultat einer Umformung, weil sie objektiv Geschautes mit individueller Auffassung zu einem Ganzen verbindet, und da es sich bei den Schilderungen, von denen wir hier sprechen, kaum je um reine Zuschauer handeln wird, sondern um Mithandelnde, so wird der persönliche Einschlag noch stärker sein. Es kommt hinzu, daß Gefechtsberichte, wenn auch vielfach nach sofort gemachten Notizen oder auf Grundlage erhaltener oder erteilter Befehle, dem Wesentlichen nach doch aus dem Gedächtnis gemacht werden. Was stürmt nun alles auf den Menschen ein, der, vielleicht unter steter Lebensgefahr, überanstrengt, betäubt von dem Lärm des Kampfes die schnell wechselnden Bilder der Schlacht an sich vorüberziehen sieht! Wird die Rekonstruktion dieser Bilder so leicht sein? Ist es nicht selbstverständlich, daß das spätere Durchdenken und Vergleichen der Geschehnisse in dem Führer, der sie im Bericht festhalten soll, neue Motive entstehen läßt, Motive, die sie in andere Form bringen, als es den mehr instinktiven Entschlüssen entspricht, die blitzartig ihn durchzuckten, als er handeln sollte unter dem Druck der auf ihn einstürmenden Ereignisse? Wird nicht den übrigen Mithandelnden, die nur erzählen wollen, was sie gesehen und erlebt haben, unwillkürlich manches mit unterlaufen, was sie den Mitteilungen anderer verdanken, also selbst nicht vertreten können? Man braucht hierbei noch gar nicht an wissentliches Beschönigen, an Vertuschen von Fehlern zu denken, sondern ich spreche von Irrtümern, die in der Natur der Dinge liegen, und will nun des Näheren darstellen, wie die vorher erwähnte Umformung zustande kommt.

So beginnt eben schon hier das Kompromiß, und wo man zwei Einzelberichte aneinanderfügen, vergleichen und abstimmen soll, da setzt es sich fort bis zu der Schilderung im Ganzen, die über den Parteien stehen, beiden gerecht werden und der Wirklichkeit so nahe kommen will wie möglich. Nimmt man hinzu, daß zur Ineinanderfügung solcher Gesamtbilder dann vielfach auch Schilderungen benutzt werden müssen, die nicht von Mithandelnden und Augenzeugen stammen, sondern aus zweiter Hand, Schilderungen, bei denen das relata refero eine noch größere Rolle spielt als bei diesen, so kann man sich einen Begriff davon machen, wie schwer solche Schilderung ist — und wie unzuverlässig. Nach welcher Seite hin hat der Darsteller das Kompromiß geschlossen, zu dem er gezwungen ist, wenn er zu schlüssigen Folgerungen kommen, wenn er selbst sprechen will, statt alle Quellen mitsprechen zu lassen und damit dem Leser zuzuschieben, was doch seine eigene Aufgabe ist? Und doch ist wiederum eigentlich das Schlimmste, was er tun kann, wenn er die Bausteine verdeckt, aus denen sein Bild entstanden ist, wenn er zu festen Formen erstarren läßt, was plastisch bleiben muß, um dem Leser das Material zu liefern für seine Gedanken-

arbeit. So hat der Bearbeiter und Darsteller kriegsgeschichtlicher Ereignisse den Mittelweg zu finden zwischen dem Zuviel und dem Zuwenig auch in dieser Beziehung.

Was ich bisher besprochen habe, faßt die Frage ganz allgemein, wir finden aber Unterschiede, wenn wir Schilderungen für den Landkrieg und für den Seekrieg gesondert uns vor Augen führen. Um diese Unterschiede klarzustellen, zitiere ich aus einer Kritik über das von Major a. D. Kurz verfaßte Buch „Die Schlacht bei Wörth" folgende Stelle: „Nach seiner Verabschiedung machte Kurz sich die kriegsgeschichtliche Forschung zum Zweck taktischer Belehrung zur Lebensaufgabe. Er ging hierbei von dem Grundsatz aus, daß es vor allem darauf ankomme, die kriegerischen Ereignisse bis in die Einzelheiten möglichst richtig und objektiv darzustellen. Dies ist ihm dank seiner mustergültigen Methode und rastlosen Arbeitskraft glänzend gelungen. In vorbildlicher Weise hat er das Schlachtfeld von Wörth persönlich durchforscht, so lange und gründlich, bis er von sich sagen konnte, daß er „jede noch so kleine Bodenfalte, jedes Gehölz und jede Hecke" ganz genau kenne. Besonders wichtige Stellen hat er bis zu sieben Malen aufgesucht, um Widersprüche in den verschiedenen Gefechtsberichten aufzuklären. Auf solche Weise wurde er befähigt, mit mancherlei Legenden aufzuräumen, die sich auch in unserer Militärliteratur eingebürgert hatten. Den entstellenden, bis zur Verdächtigung der deutschen Tapferkeit sich versteigenden Schilderungen des französischen Generalstabes und des Generals Bonnal ist er mit Entschiedenheit und überzeugender Kraft entgegengetreten. Man kann wohl sagen, daß die Vorgänge eines bedeutenden Kampfes niemals klarer und erschöpfender dargestellt worden sind, als die der Schlacht von Wörth in den Arbeiten von Kurz."

Wir sehen hier einen Schilderer des Landkrieges bei der Arbeit und erkennen, welchen Wert für ihn das Gelände bei der Schilderung selbst wie bei der Quellenprüfung hat. Verfolgen wir aber den vorher eingeschlagenen Gedankengang rückwärts, so ist unschwer einzusehen, eine wie wertvolle Hilfe die Gestaltung des Geländes auch schon bei Abfassung der ersten Schilderungen und Berichte für den Landkrieg ist. Sie faßt das Bild des Kampfes in einen bestimmten Rahmen, der die Erinnerung stützt, der an der Hand der Karte eine Nachprüfung gestattet und es ermöglicht, auch das Handeln des Gegners besser zu verstehen. Denn kenne ich die Stellung beider Kämpfenden im Gelände, so brauche ich nur die Karte zu Rate zu ziehen, um die Schußentfernungen und Schußrichtungen aus ihr abzulesen, um die Übersicht über das Gefechtsfeld, um die Deckung, die es gewährte, und die Bewegungsmöglichkeit richtig einzuschätzen.

Wie ist dies nun im Seekriege? Wohl ist es eine immer wieder bestätigte Erfahrung, daß seine Kriegshandlungen, soweit es sich nicht um die Überbrückung des Raumes durch den Marsch handelt, meist in die Nähe der Küste fallen, weil dort ein Sichverfehlen der Gegner schwerer zu erwarten ist. Taktische Ereignisse des Seekrieges spielen sich daher auch meist in Gebieten ab, in denen die Begrenzung des Kampffeldes durch die Küste, also auch gewissermaßen das Gelände, eine Rolle spielt. Diese wirkt aber in einer ganz anderen Weise, als es in der soeben gehörten Schilderung eines Ereignisses des Landkrieges der Fall ist. Ziehen wir die in letzter Zeit vielfach einander gegenübergestellten Schlachten von Trafalgar und von Tsuschima zum Vergleich heran, so können wir auch in ihnen wohl bestimmte Richtungslinien er-

kennen, die für die Stellung der Flotten zum Rückzugshafen von Cadix in dem einen Falle, für den Weg nach Wladiwostok durch die Tsuschima-Engen in dem anderen von Wichtigkeit waren, ihr Zusammenhang mit den taktischen Ereignissen ist aber doch loser. Im Landkriege ist der Begriff der Stellung nicht loszulösen vom Gelände, er gibt auch ohne weiteres Anhaltspunkte für die Ausgestaltung des Kampfes zum Angriff oder zur Verteidigung, im Seekriege ist alles anders. Für die taktischen Vorgänge in ihm entscheidet allein die Stellung der Einzelschiffe in der Formation und der beiden fechtenden Formationen zueinander, und diese wechseln auf der pfadlosen, überall gleichen Fläche der See fortwährend. Kein Merkmal kann sie bannen als die Erinnerung, und werden die hier als Beispiele genannten Schlachten im Bilde dargestellt, so erscheinen die taktischen Stellungen und Bewegungen auch meist losgelöst von den Küstenkonturen. Während in obiger Besprechung des Werkes über die Schlacht von Wörth das Studium am Ort als ausschlaggebend für die Güte der Schilderung hingestellt wird, ist dies für Seeschlachten, abgesehen vielleicht von ausgesprochenen Küstenkämpfen oder von Kämpfen gegen Befestigungen, durchaus überflüssig. Wer den Kampf von Trafalgar schildern will, könnte noch so oft über das Schlachtfeld fahren, er würde dadurch nicht klüger werden.

Das Gelände spielt aber noch in anderer Beziehung im Landkriege eine Rolle, die, wenn auch indirekt, für kriegsgeschichtliche Darstellungen von Wichtigkeit ist. Wenn auch darüber, wie der Kampf im einzelnen sich abspielen wird, Befehle im Voraus nicht gegeben werden können, so ist es doch möglich, auf Grund der Kenntnis von der Stellung des Gegners allgemeine Anordnungen für das Heranführen an ihn und für das Ansetzen des Angriffs zu geben, die dann für alles weitere, also auch für die Berichterstattung, die Grundlage bilden. Den Anhalt hierfür bildet das über den Gegner Erkundete, und solche Anordnungen sind möglich, weil die Abhängigkeit von der Gestaltung des Operationsfeldes und des Kampffeldes bestimmte Annahmen gestatten und weil Änderungen in der Aufstellung großer Truppenmassen nur unter Benutzung des zur Verfügung stehenden, beiden Gegnern bekannten Wegenetzes und unter Zeitverlust möglich sind. Im Gegensatz hierzu ist eine Flotte frei beweglich, sie kann in wenigen Minuten eine Änderung der Aufstellung vornehmen, die die Bedingungen des Kampfes von Grund aus über das hinaus zu verändern imstande ist, was die Aufklärungsschiffe bisher gemeldet haben, und wenn auch diese Meldungen einen wichtigen Anhalt bieten und vielleicht zu große Fehler vermeiden ließen, so wird der Führer in der Schlacht seine definitiven Anordnungen doch erst treffen können, wenn er den Gegner sichtet. Dann aber beginnt auch sofort der Geschützkampf, Verständigung über die zu treffenden Maßnahmen ist unmöglich, und es heißt nun, nach den Signalen, die kommen, oder nach dem Beispiel, das der Führer gibt, sich hineinzufinden in dessen Auffassung.

Es ist hier nicht der Ort, davon zu sprechen, welche Aufgaben diese Verhältnisse der Friedensschulung einer Flotte stellen, es ist aber wohl klar, daß Differenzen in der Auffassung möglich sind, daß sie sich wiederholen und steigern können in den schnell wechselnden Phasen des Kampfes, der nun beginnt, daß sie sich wiederspiegeln werden in Berichten. Man kann mir entgegenhalten, daß gerade die vorher erwähnten beiden Schlachten Beispiele dafür sind, daß auch im Seekriege vorherige Be-

fehle ausgegeben werden können, daß also ein „Schlachtplan“ möglich sei und daß Admiral Togo bei Tsuschima ja auch ganz genau gewußt habe, in welcher Formation er seinen Gegner antreffen werde. Ich möchte auf diese Einwürfe, ohne mich zu tief in die Seekriegsgeschichte einzulassen, kurz eingehen, weil sich mir dadurch am besten Gelegenheit bietet, darzulegen, was ich meine.

Weshalb bei Trafalgar vorbereitende Befehle gegeben werden konnten, wie sie uns das berühmte Memorandum Nelsons zeigt, dafür ist die beste Erklärung in dem zu finden, was sein Gegner, der Admiral Villenneuve, kurze Zeit vor der Schlacht in einem Briefe schrieb: „Wir können nichts tun, als uns in Linie aufstellen und das ist es grade, was der Feind wünscht“. Die taktische Hilflosigkeit seines Gegners gab Nelson die Möglichkeit, mit bestimmten Annahmen zu rechnen. Haben nun diese vorher erteilten Befehle die Situation geklärt? Wie haben die Führer, namentlich Admiral Collingwood, sie angewendet auf die Situation, die vor ihnen lag, als der Kampf begann? Haben sie eine Klarheit geschaffen, die sich übertrug auf die Berichterstattung? Gerade die letzte Frage ist von Bedeutung für unser Thema, und wenn man die Trafalgar-Literatur in die Hand nimmt, die bei der Hundertjahrfeier der Schlacht neu entstand, so sieht man, wie damals der Kampf gerade darüber entbrannte, wie das Memorandum von Nelson gemeint gewesen sei, wie es von ihm und von seinen Unterführern taktisch befolgt worden ist und wie sich danach die Schlacht in Wirklichkeit abgespielt hat. Von den bei dieser Gelegenheit veröffentlichten Berichten*) von Mitkämpfern — dem Urquell kriegsgeschichtlicher Schilderungen — zitiere ich nur die Worte aus dem Briefe des Kommandanten der „Revenge“: „Ich habe verschiedene Darstellungen der Schlacht von Trafalgar gesehen, aber keine, die mit meinen Wahrnehmungen übereinstimmt. Lord Nelson hatte einen regulären Plan einige Zeit vor der Schlacht entworfen, aber es wurde nicht danach verfahren“. Nehmen wir die Trafalgar-Nummer der soeben genannten Zeitschrift zur Hand, so sehen wir denn auch, wie die Augenzeugen sich darüber streiten, was geschehen ist, wie die Akten darüber, in welcher Weise sich der Angriff der englischen Flotte vollzogen hat, auch heute noch nicht geschlossen sind. Und dabei ist es der Hauptsache nach nur eine der beiden Parteien, die hier zu Worte kommt, der englische Sieger, der die Initiative ergriff und mit seinem Willen die Lage beherrschte.

Die Schlacht von Tsuschima entwickelte sich aus dem Durchmarsch durch eine vom Feinde nach sorgfältiger Vorbereitung besetzte Stellung. Die Gliederung der ganzen Kriegshandlung in räumliche und zeitliche Abschnitte war damit gegeben, und hierauf baute sich dann auch, soweit Nachrichten darüber in die Öffentlichkeit gekommen sind, die vorbereitenden Befehle auf, die Admiral Togo erlassen hat. Innerhalb der durch die Gestaltung des Fahrwassers gegebenen Grenzen blieb aber der russischen Flotte doch noch ein Spielraum für ihr Handeln, auch die Anmarschzeit zu wählen stand ihr frei. Im ganzen aber ließ sich hier, wenn man sich davor hütete, zu weit auf Einzelheiten einzugehen, eine Vorarbeit leisten, die Nutzen schaffen konnte, wo direkte Befehle der Oberleitung ausblieben, die schon andeutende Winke verständlich machte und die schließlich auch der Berichterstattung zugute kommen mußte. Charakteri-

*) United Service Magazine, 1905, Trafalgar Centenary Number, S. 45.

siert sich aber nicht gerade durch diese besonderen Verhältnisse die Schlacht von Tsuschima als ein Ausnahmefall? Was hier vorbereitet wurde, berührt aber außerdem den Kernpunkt der taktischen Handlung, den Kampf der beiden Flotten selbst, wenig. Befehle hierfür ließen sich erst geben, wenn man den Feind vor sich hatte.

Dem steht ja nun allerdings gegenüber, daß Admiral Togo behauptet, er sei durch seine Aufklärungsschiffe, ehe er den Feind sah, genau über dessen Formation, über Geschwindigkeit und Fahrt orientiert gewesen, so daß er in der Lage gewesen sei, „den Angriffsplan dahin zu fassen, daß er die russische Flotte gegen 2 Uhr nachmittags bei Okinoschima treffen werde und dann den Angriff auf die Spitze der linken Kolonne ansetzen könne“. Vergleichen wir hiermit jedoch Ssemenows Schilderung, so sehen wir, daß Togo sich täuschte, daß ihm nicht die aus zwei parallelen Kiellinien gebildete Marschkolonne gegenüberstand, über die die japanischen Aufklärungsschiffe berichtet hatten, sondern eine Gefechtskiellinie mit hinten angegliedertem Troß, aus der sich infolge eines mißverstandenen Signals die von Admiral Rojestwenski geführte 1. Division der Linienschiffe allerdings nach Steuerbord hinausgesetzt und ihre richtige Stellung noch nicht wieder eingenommen hatte. Admiral Rojestwenski selbst schließlich behauptet in einem Zeitungsartikel ganz kategorisch, die drei Linienschiffsdivisionen seien zu Beginn der Schlacht „in einer Kiellinie“ formiert gewesen.

Wir stehen also auch hier wie bei Trafalgar, trotzdem in beiden Fällen vorbereitende Befehle ergangen waren, vor einander widersprechenden Angaben, und ehe noch die Bewegungen beginnen, die geschildert werden sollen, wird dieser Schilderung das in Frage gestellt, was ihre Grundlage bilden sollte: die Anfangsstellung der kämpfenden Flotten. Denn welche von den drei hier von mir zitierten Angaben ist richtig?

Wie wird dies nun sein in anderen Fällen, wo sich die Flotten nicht stundenlang schon in Sicht hatten und sich langsam näherten wie zu alter Zeit unter Segel, wo vielleicht ungenügende Aufklärung weniger gute Vorbereitung gestattete wie bei Tsuschima, wo erst beim Sichten der beiden Gros durch das Beispiel des Führers oder mit eiligen, kurzen Signalen Befehle gegeben werden? Wo der eine der beiden Gegner für das, was er offensichtlich vorhatte, nicht in bestimmte Richtungen gebannt ist wie die Russen bei Tsuschima, sondern wo in der offenen See um den Sieg gefochten wird im freien Spiel der Kräfte? Werden da nicht irrige Auffassungen über den Sinn der Befehle und über die Absichten des Führers noch eher entstehen? Werden sie sich nicht festsetzen und die weiteren Kriegshandlungen beeinflussen? Werden sie nicht zutage treten in der Berichterstattung, bis späteres Zusammentreffen Aufklärung schafft? Dann aber beginnt, was ich vorher besprochen habe: das Berichtigen der Augenzeugen, die nun mit anderem Blick in die Dinge hineinschauen, das Hineintragen neuer Motive, das Zurechtrücken, Verbessern, das Kompromiß zwischen dem, was sie selbst gesehen und gewollt haben, mit dem, was andere ihnen zutragen. Wo dies aber nicht geschieht, da gehen wie von den russischen versprengten Schiffen nach der Schlacht von Tsuschima Berichte in die Welt, die zwar ursprünglicher sind, die aber die Dinge oft ganz anders sehen, als sie in Wirklichkeit waren, weil die Einsicht fehlt in ihr Werden, in ihren Zusammenhang und in die Absichten der Führer. Betrachten wir aber den Bericht des Admirals Togo, den einzigen zu-

sammenhängenden von japanischer Seite, der bisher erschienen ist, so bemerken wir nicht nur seine flüchtige Zusammenstellung, sondern vielfach auch eine gewisse Schönfärberei, die seinen Wert beeinträchtigt. Aber beides läßt sich verstehen. Sollte doch möglichst bald dem sehnlichst auf Nachrichten wartenden japanischen Volke eine Darstellung der Schlacht in die Hand gegeben werden. Da mußte zu dem ungesichteten Material gegriffen werden, das vorlag, und der Versuchung war schwer zu widerstehen, die Sache so günstig darzustellen wie möglich. Eine feste Unterlage für gewissenhafte Forschung kann solch Bericht aber doch nicht sein.

Von russischer Seite fehlen dienstliche Berichte fast ganz. Der Grund dafür ist nicht allein darin zu suchen, daß sie die Besiegte war, es hängt dies auch zusammen mit Verhältnissen, die wieder den Vergleich mit dem Landkriege nahe legen. Dort liegt das Zentrum der Befehlsführung — und damit der späteren Berichterstattung — hinter der Front in verhältnismäßig ruhiger, gegen feindlichen Eingriff meist völlig gedeckter Stellung. Im Flottenkampfe ist dies gerade umgekehrt. Die Flaggschiffe stehen an der exponiertesten Stelle der Kampflinie. Dies stört nicht nur die Befehlsführung, die Festhaltung des Befohlenen in Notizen und Listen, es läßt auch, wie auf russischer Seite bei Tsuschima, wo von den drei Flaggschiffen der Kampflinie zwei untergingen, oft alle Dokumente verschwinden, auf die man sonst hätte zurückgreifen können.

Ich bin hier schon vorgeschritten von der Vorbereitung der Schlacht zu ihrer Einleitung und Durchführung. Für letztere möchte ich nun wieder, soweit meine Kenntnis der Verhältnisse des Landkrieges dazu ausreicht, hinweisen auf einen Unterschied zwischen ihm und dem Seekriege. Wohl ist mir bekannt, daß man auch dort auf gegenseitiges Verstehen zwischen Oberleitung und Unterführern auf Grund allgemeiner Dispositionen mehr Wert legt als auf fortwährende Erteilung von Befehlen. Aber einmal ist der durch allgemeine Dispositionen gelegte Grund für gemeinsames Handeln dort fester; wo aber dann später Direktiven oder Befehle erteilt werden, da ist es möglich, dies in einer Weise zu tun, die das Band gegenseitigen Verstehens festhält, weil schriftliche oder mündliche Befehlsübermittlung es gestattet, sich ausführlicher mitzuteilen, zu erläutern, zu motivieren. Im Seekampf ist man hierfür, von Ausnahmen in Gefechtspausen vielleicht abgesehen, ausschließlich auf das Signal angewiesen. Was gibt nun das Signal?

Gehen wir wieder auf unser erstes Beispiel zurück, so sehen wir, daß in der Besprechung der Schlacht von Trafalgar der Hauptkampf darum entbrannte, was signalisiert worden ist, was der Führer mit diesen in lapidarischer Kürze erteilten Signalbefehlen wohl gemeint hat und wie die Unterführer sie verstanden haben. Denn in einem Formationssignal kann ein ganzer „Schlachtplan" stecken und in einem Kurssignal eine ganz bestimmte taktische Absicht — es kommt nur darauf an, es herauszufinden. In neuerer Zeit haben sich die Signalmethoden ja vervollständigt und erlauben ausführlichere Mitteilungen. Wir wissen, daß russische Schiffe in der Schlacht gelegentlich längere Semaphorsignale gemacht haben, die Japaner behaupten, den ganzen Kampftag über in Funkspruchverbindung gewesen zu sein, aber einen so ausgiebigen Austausch von Befehlen und Mitteilungen, wie ihn der Landkampf in den meisten Fällen ermöglicht, wird man auf See kaum haben können.

Wie steht es nun mit den stummen Anweisungen, die in dem Beispiel des Führerschiffes liegen? Reglementieren läßt sich da nichts, die vorbereitende Friedensübung soll die Brücke des Verstehens schlagen; wird sie halten im Ernstfall? Zur Illustrierung möge die Schwenkung des „Alexander III" dienen, als „Ssuworow" die Linie verlassen hatte. Togo hat sein Abbrechen nach Norden als Flucht nach Wladiwostok aufgefaßt, „Ssuworow" als Angriff auf die Schlußschiffe der Japaner. Was mögen die Schiffe sich dabei gedacht haben, die „Alexander III" folgten? Was hat sein Kommandant gewollt? Er liegt mit seinem Schiff auf dem Grunde des Meeres und kann uns keine Auskunft geben. Wie soll der Schilderer des Kampfes dieses Ereignis, das den zweiten Abschnitt der Schlacht eröffnete, einreihen in sein Schlachtenbild?

So ist es denn keine leichte Aufgabe, Seekriegsgeschichte zu schreiben, eine Aufgabe, von der man sich bescheiden muß und schließlich oft nur darauf ausgehen darf, eine Sichtungs- und Aufräumungsarbeit zu leisten, die dem Leser vorbereitetes Material vorlegt, aus dem er seine Schlüsse ziehen mag. Die Aufgabe ist nicht leicht, wenn kurz nach einem Kriege ein Berg von Nachrichten sich anhäuft, wie ihn die heutige Presse und das heutige Nachrichtenwesen hervorbringen, Nachrichten, die von der Parteien Haß und Gunst gefärbt und noch nicht zu trennen sind von dem, was vielleicht nur zur Irreführung des Gegners der Öffentlichkeit übergeben worden ist. Wird sie leichter, wenn die ersten Bearbeitungen vorliegen, die versucht haben, Ordnung in das Chaos zu bringen? Die Masse des zu bewältigenden Materials ist dann kleiner geworden, die Schwierigkeit liegt hier aber in einer anderen Richtung: in der Verdeckung der Quellen. Denn es geht hier ebenso wie bei der Entstehung der Quellen, der Gefechtsberichte, selbst; jede Zusammenfassung, die nach der Auffassung des Bearbeiters darüber entscheidet, was als unwichtig fortbleiben soll, welche von zwei verschiedenen Auffassungen die wichtigere ist, wo Kürzungen möglich, wo Ergänzungen nötig sind, ist ein Kompromiß. Würde ein späterer Bearbeiter das Kompromiß nach derselben Seite geschlossen haben? Darum steht bei allen seekriegsgeschichtlichen Schriften neben dem Historiker und Publizisten der Fachmann, d. h. der Stratege und Taktiker. Er hat in all den hier angedeuteten Fragen die Entscheidung, er muß bei der Darstellung aber immer erkennen lassen, auf welchem Wege er zu ihr gekommen ist, damit eine Nachprüfung möglich bleibt. Er soll auch mit seinem eigenen Urteil nicht zurückhalten. Ob der Leser sich diesem Urteil anschließt, oder ob er an der Kritik selbst Kritik übt, muß ihm überlassen werden.

Der Verwendung des eigenen Urteils sind bei der Darstellung kriegsgeschichtlicher Ereignisse aber Grenzen gesetzt. So bringt ein Artikel der „Revista Marittima" über die Schlacht von Tsuschima eine Reihe von neuen Angaben und führt zum Beweise dafür, daß sie zutreffen, daß das wirklich geschehen sei, was sie besagen, an, daß dies vom taktischen Standpunkt ja das einzig richtige gewesen wäre. Ich möchte mich solcher Argumentation doch nicht anschließen. Einmal braucht man den taktischen Standpunkt nicht zu teilen, auf den der Artikelschreiber sich stellt, und zweitens ist es doch kein Beweis dafür, daß etwas wirklich geschehen ist, wenn man nachweist, daß es richtigerweise hätte geschehen sollen. Oft spielt hier sogar das credo quia absurdum eine große Rolle. Denn wo der Zwang, handeln zu müssen und schnell

handeln zu müssen, auf ungeschultes Urteil stößt, da geschehen oft die widersinnigsten Dinge.

In dem, was ich hier über die Entstehung seekriegsgeschichtlicher Schilderungen gesagt habe, konnte ich nur die Hauptpunkte hervorheben. Auf eins muß ich aber zum Schluß noch besonders hinweisen, das sind die Gefechtsskizzen und Schlachtenpläne. Sie sind für viele Leser das Wichtigste, weil sie das Augenfälligste sind. Sie tragen deshalb die Gefahr in sich, daß sie, weil sie am festesten im Gedächtnis haften bleiben, das ganze Bild zu einer festen Form erstarren lassen und schließlich die Wirklichkeit vortäuschen, von der sie doch meist nur ein schwacher Abglanz sind.

Wer einmal den Versuch gemacht hat, den Weg durch Zeichnung darzustellen, den ein Schiff bei einem einfachen taktischen Manöver zurücklegt, das vorher geplant war und dann durch Winkelmessungen kontrolliert wird, der weiß, welche Schwierigkeiten das macht. Die Schwierigkeiten wachsen, wenn man bestrebt ist, die Stellung der Längsachse des Schiffes zu der Kurve, die es beschreibt, und damit die Möglichkeit des Eingreifens seiner Artillerie- und Torpedoarmierung nach einem bestimmten Punkte hin festzustellen. Geht nun aber das Manöver nicht nach vorherigem Plan sondern nach freiem Ermessen vor sich, wird es bezogen auf einen Gegner, der dieselbe Freiheit des Handelns hat, soll gar der Kampf von Schiffs**verbänden** dargestellt werden, so muß man schon bei Friedensmanövern auf eigentliche Genauigkeit der Darstellung verzichten, selbst wenn von beiden Seiten Abstände gemessen, Kurse, Zeiten und Geschwindigkeiten notiert werden. Für Schlachtenbilder des Krieges fehlen nun aber fast alle diese Daten. Was später als Angaben von Signaljournalen, Logbuchkladden, Schießlisten und Kriegstagebüchern auftaucht, sind doch wohl meist nur schätzungsweise, oft nachträglich gemachte und abgetönte Zusammenstellungen.*) Wie soll aus ihnen ein exaktes Bild entstehen?

Ich denke hierbei an die Schwierigkeiten, die ein taktisches Kriegsspiel bietet. Genau darstellen — und auch das nur innerhalb gewisser Grenzen — kann man eigentlich nur schematische Bewegungen von Schiffen und Schiffsverbänden, Bewegungen, wie sie weder den schnell wechselnden Anforderungen des Gefechts, noch dem freien Gebrauch von Maschine und Ruder und den daraus entstandenen Manövriermethoden im Verbande entsprechen. Man entfernt sich also immer weiter von der Wirklichkeit, je genauer man sein möchte, um sich auf sie vorzubereiten. Den umgekehrten Weg schlägt man bei der nachträglichen Darstellung kriegerischer Ereignisse ein: man will in feste Formen bringen, was die momentanen Entschlüsse des Augenblicks im freien Spiel der Kräfte haben entstehen lassen und worüber nähere Angaben fehlen. Wie soll z. B. aus der Schlacht von Tsuschima der Gefechtsmoment dargestellt werden, da nach dem Ausscheren des „Ssuworow" „Alexander III" nach Norden ablenkte, die übrigen Schiffe ihm folgten und die japanische Linie dem dadurch entgegentrat, daß eine Division nach Norden wendete, während die andern sich zwischen ihr und dem Feinde durchzog und dann hinter ihr her schwenkte? Wie will man

*) Den Gang des ersten Teils der Schlacht von Tsuschima hat auf russischer Seite Kapitän Ssemenow mit Uhr und Notizbuch in der Hand festzuhalten versucht, der durch keine dienstlichen Funktionen von seiner Beobachtung abgehalten wurde. Wer sein Buch „Die Schlacht von Tsuschima" gelesen hat, sieht, was dabei herausgekommen ist.

das Manöver im Bilde festhalten, das Admiral Tegethoff machte, als in der Schlacht von Lissa sein Rammangriff in Keilform zu einem Luftstoß geworden war, weil er auf eine Lücke der italienischen Linie traf, und er dann Kiellinie formierte, um auf den Feind zurückzudrehen? Wie soll man dem Gange einer Schlacht im ganzen folgen? Was der Darsteller bieten kann, sind nur rohe Annäherungen an die Wirklichkeit, die einzelne Momente herausgreifen, wie sie seiner Phantasie sich darstellen. Und doch wird es gläubige Gemüter geben und pedantische Genauigkeitsmenschen, die mit Zirkel und Maßstab an solche Bilder herangehen und tiefgründige taktische Folgerungen daran knüpfen möchten. Sie können dabei ebenso auf Irrwege geraten wie der Navigateur, der eine bei unsicherer Beleuchtung und schlechtem Horizont schnell beobachtete Sonnenhöhe mit Hilfe möglichst exakter Formeln und vielstelliger Logarithmen zu einem auf Bruchteile von Minuten genauen Besteck verarbeitet und an seine Zuverlässigkeit glaubt.

Hier werden auch spätere Ergänzungen nicht helfen. Der allgemeinen Darstellung der strategischen und taktischen Ereignisse eines modernen Krieges erwachsen zunächst daraus Schwierigkeiten, daß politische und militärische Bedenken die handelnden Parteien davon abhalten, genauere Angaben zu machen. Je mehr man zeitlich abrückt von den Kriegsereignissen, je mehr also aus der Politik Geschichte wird, desto mehr werden solche Bedenken schwinden. Die Archive öffnen sich, man wird nicht nur in den Stand gesetzt, den tatsächlichen Gang der Ereignisse richtiger darzustellen, man wird auch Einblick bekommen in die Pläne der Handelnden, in die Motive, die sie geleitet haben. Für die rein taktischen Vorgänge trifft dies aber nur teilweise zu. Keine nachträgliche Sichtung der nun offenkundigen Daten wird Material ergeben, das zu wirklich genauer Darstellung des Ganges einer modernen Seeschlacht in allen ihren Einzelheiten genügt. Wir stehen ihr gegenüber immer vor dem Ignorabimus!

Aber selbst wenn es gelänge, ein derartiges genaues Bild zu geben, so wäre doch sein Wert vergänglich. Wie aus der Politik Geschichte wird, so wird aus der modernen Schlacht von heute vielleicht morgen schon ein historisches Beispiel, das zwar interessant und lehrreich bleibt, als Muster zum Handeln aber wohl auch denen nicht dienen könnte, die allein in der Genauigkeit der Darstellung den Nutzen der Seekriegsgeschichte sehen. Ich möchte auch hier wieder auf den Landkrieg hinweisen, um klar zu machen, was der Seekrieg von uns verlangt. Der feste Rahmen, in den das Gelände die taktischen Geschehnisse am Lande stellt, gibt ihrer Darstellung auch bleibenden Wert, trotz aller Änderung der Waffen und der daraus entstehenden Änderung der Kampfmethoden. Ist es doch möglich gewesen, mit seiner Hilfe nachzuprüfen, was vor Jahrhunderten geschehen ist, und daraufhin Korrekturen vorzunehmen an den Schilderungen der Schlachten vergangener Zeiten. Auch das Kampffeld der See ist unverändert geblieben, seit auf ihm gekämpft wird, es läßt den Kämpfenden aber volle Freiheit. Die einzige Schranke, die äußere Verhältnisse dem Flottenkampfe zogen, der Unterschied der Lee- und Luvstellung, war veränderlich wie der Wind, der sie brachte, sie ist gefallen mit der Einführung des frei beweglichen Dampfschiffes. Und wenn sie in anderer Art darin noch heute besteht, daß das Schießen nach Lee Nachteile bringt und den historischen Kampf um die Luvstellung wieder aufleben läßt, so ist dies doch auch wieder nur eine interessante Parallele aber kein bleibender Fingerzeig für die Darstellung.

* * *

Lohnt es denn nun Seekriegsgeschichte zu schreiben, wenn man über die Ergebnisse der Arbeit derartig denkt? Ist eine Verwertung seekriegsgeschichtlicher Schilderungen möglich, die auf so unsicherer Grundlage stehen? Ich habe in diesen Blättern des öfteren mich über den Nutzen seekriegsgeschichtlicher Studien ausgesprochen und werde wohl durch meine hier gegebene Darstellung von der Entstehung seekriegsgeschichtlicher Schilderungen nicht in den Verdacht kommen, den Wert solcher Studien zu unterschätzen. Man muß sich eben nur darüber klar sein, was seekriegsgeschichtliche Schilderungen leisten können, wie aus ihnen eine Theorie des Seekrieges entstanden ist und weiter gebildet wird, und wie sich diese dereinst in Praxis umsetzen soll. „Die Lehre vom Kriege kann nur generalisieren, Ausnahmen darf sie nur soweit aufnehmen, um erkennen zu lassen, daß es eine absolute Regel nicht gibt, daß jeder Kriegsfall wohl nach allgemeinen Grundsätzen beurteilt, aber nach seiner Eigenart aufgefaßt werden muß. Keine Lehre vom Kriege kann den Offizier davon entbinden, selbstschaffend neu zu handeln, wie es die Lage erfordert; sie kann ihm hierzu nur die Wege ebnen, denn ein Rezept zum Siege gibt es nicht. Darum ist die Darstellung der Praxis der Vergangenheit, die Seekriegsgeschichte also, die Brücke zur Praxis der Zukunft. Sie zeigt nicht nur, wie eine Lehre vom Kriege entstanden ist, sie läßt uns auch erkennen, wie man sich dem Spezialfall anpassen mußte, und bereitet uns vor auf die Anpassungsarbeit, die wir leisten sollen, wenn die Wirklichkeit des Krieges uns ihre Aufgaben stellt." *) So habe ich geschrieben, als es sich darum handelte, den ersten, von der alten Zeit bis 1739 reichenden Band einer aus deutscher Feder stammenden Seekriegsgeschichte bei dem Leserkreise der „Marine-Rundschau" einzuführen. Nun wird ja die Seekriegsgeschichte, je näher sie unserer Zeit rückt, immer „aktueller", um diesen jetzt gebräuchlichen Ausdruck anzuwenden, und das von mir hier zur Erläuterung oft gebrauchte Beispiel der Schlacht von Tsuschima gehört eigentlich noch nicht der Geschichte an, sondern der Gegenwart. Es sollte mir auch hauptsächlich dazu dienen, zu zeigen, wie seekriegsgeschichtliche Schilderungen entstehen von Ereignissen, die zu unserer Zeitgeschichte gehören, deren Werdegang wir also verfolgen konnten. Für die Verwertung solcher Schilderungen möchte ich aber bei den oben zitierten Worten stehen bleiben; auch dieser neueste Fall aus der Seekriegsgeschichte „bereitet uns vor auf die Anpassungsarbeit, die wir leisten sollen, wenn die Wirklichkeit des Krieges uns ihre Aufgaben stellt". Er bereitet uns nur vor, sonst nichts. Denn schnell wird aus der Gegenwart Vergangenheit, und auch ein aus der alleraktuellsten Gegenwart genommenes Beispiel darf uns nie zum Schema, zum Rezept werden, sondern kann uns nur zur Anregung dienen bei Klärung unseres Denkens für die Aufgaben der Zukunft. Neben ihm stehen die Beispiele, wie sie etwa ein Kriegsspiel der Zukunft vorweg nimmt und wie sie die der Wirklichkeit des Krieges so nahe als möglich kommende Friedensübung uns vor Augen stellt. Vor ihnen hat es vieles voraus: den wirklichen Gebrauch der Waffen, das Einsetzen des Lebens, das Wirken der Persönlichkeit, die Anpassung der Kriegsaufgabe an die Politik, im übrigen aber rangiert es mit den übrigen Vorbereitungsmitteln, und nur das Zusammenwirken Aller schafft höchste Leistungen. Schätzt man die Verwertung seekriegsgeschichtlicher

*) „Marine-Rundschau", 1907, S. 34/35: „Eine deutsche Seekriegsgeschichte".

Schilderungen hiernach ein, so wird man zwar bestrebt sein, die Unterlagen für sie so genau und sicher zu gestalten wie irgend möglich, man wird sie aber auch nicht als unbrauchbar verwerfen, wenn man meiner obigen Schilderung zustimmt und anerkennt, daß ihrer Genauigkeit, namentlich was die rein taktischen Vorgänge anbetrifft, ziemlich enge Grenzen gezogen sind.

Man hat über die Verwertung seekriegsgeschichtlicher Schilderungen, die der Neuzeit entstammen, nicht immer so gedacht. Als in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts die neuen Schiffstypen und die neuen Kampfmittel ein Durcheinander der taktischen Ansichten entstehen ließen, dem zu entrinnen unmöglich schien, da wurde es immer mehr zur allgemeinen Ansicht, nur aus der Praxis eines neuen Krieges heraus könne eine neue Taktik geboren werden. Als dann die Schlacht bei Lissa geschlagen war, zog man aus ihr Lehren über Lehren, Folgerungen über Folgerungen, um schließlich einzusehen, daß auch jetzt die neue Taktik noch nicht da sei, auf die man gewartet hatte. So machte man sich endlich an die Arbeit, um aus Friedensübungen, die man immer weiter heranschob an die Wirklichkeit des Krieges, wie man sie sich dachte, eine neue Taktik entstehen zu lassen, und als dann die Schlacht von Tsuschima geschlagen wurde, der Pulverrauch sich verzog und die Ansichten sich klärten, da war das internationale Urteil: taktisch Neues hat uns die Schlacht eigentlich nicht gebracht!

Daß die Verhältnisse sich derart umgestaltet haben, hat mit vielen hier nicht näher zu erörternden Dingen zu tun, die zusammengewirkt haben, um den heutigen Zustand entstehen zu lassen: mit der Einrichtung ständig in Dienst befindlicher Geschwader, mit der erhöhten Kriegsbereitschaft, und nicht zum mindesten mit der Kompliziertheit des heutigen Schlachtenapparates und der heutigen Waffen, aus der beides entstanden ist. Es ist heute auch schwer zu verstehen, wie man sich die Entstehung einer neuen Taktik nur aus Beispielen der Seekriegsgeschichte heraus dachte. Wer sollte denn die Schlachten schlagen, aus denen man lernen wollte? Würde der Gang der Ereignisse dazu Zeit lassen, daß man als tertius gaudens dem Kampfe zweier Andern zusah und daraus seine Lehren zog? Wie wollte man selbst handeln, wenn die Notwendigkeit dazu zwang, selbst einer dieser beiden zu sein? Jetzt ist man vorsichtiger und gerade der letzte Krieg hat gezeigt, daß der verloren ist, der abwartet und die Dinge an sich herantreten läßt.

An Lehren der Seekriegsgeschichte also fehlt es auch heute nicht, man muß nur von ihr nicht etwas verlangen, was sie nicht leisten kann. Sie nützt uns aber wohl gerade dadurch am meisten, daß sie uns bei näherem Zusehen die Grenzen erkennen läßt, in denen allein ihre Verwertung möglich ist. Enttäuscht sie die, die eine Anweisung zum Handeln, ein Rezept zum Siege von ihr verlangen, so tut sie ihnen nur etwas Gutes an. Solch Rezept kann weder aus seekriegsgeschichtlichen Studien entnommen werden, noch aus irgend einem der anderen Vorbereitungsmittel auf den Krieg. Am weitesten führt noch die praktische Übung, die Sicherheit schafft in der Handhabung des Schlachtenapparates, die den Blick schärft für schnell entstehende und schnell vergehende taktische Lagen und die dem Oberbefehlshaber und seine Unterführer zu gleicher Auffassung erzieht. Flottenführer werden nicht in der Studierstube und nicht am grünen Tisch erzogen, sondern auf den Kommandobrücken unserer Schlachtschiffe.

Sehen wir aber von der direkten Erziehung für die Praxis und vom taktischen Detail ab, so leistet das Studium der Seekriegsgeschichte, der richtig geschriebenen und richtig verwerteten, doch außerordentlich viel und ist für vieles gar nicht zu entbehren. Um eine Schlacht in ihren Hauptzügen richtig zu erkennen, um Fehler zu sehen, vermißte und schnell erfaßte Gelegenheiten, dazu wird das Nachrichtenmaterial wohl immer ausreichen. Je besser die Darstellung ist, je mehr sie die Hauptsachen hervorhebt, sie in das rechte Licht rückt und die Kritik vorbereitet, desto mehr wird sie zum taktischen Denken erziehen. Die Bilder, die sie schafft, werden auch wirksamer sein als im Kriegsspiel fingierte oder in Friedensmanöver künstlich geschaffene, weil sie der Wirklichkeit entstammen, weil sie die taktische Aufgabe auf ein ganz bestimmtes Seegebiet und einem frei handelnden Gegner gegenüberstellen, und weil sie sie aus der strategischen Aufgabe besser herauswachsen lassen, als irgend eine supponierte „allgemeine Kriegslage" es kann.

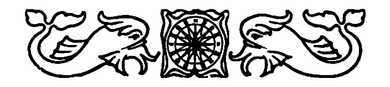
Dies führt uns von der Taktik hinüber zur Strategie und damit auf ein Gebiet, das von allen Vorbereitungsmitteln des Friedens am wenigsten loszulösen ist vom kriegsgeschichtlichen Studium und auf dem auch die Verwertung seekriegsgeschichtlicher Schilderungen aus der Vergangenheit eine große Rolle spielt. Denn so sehr die Waffen des Seekrieges sich geändert haben, so bleiben die großen Zusammenhänge doch bestehen. Eine Schlacht von Trafalgar würde heute mit andern Mitteln geschlagen werden, aber das, was Mahan als Trafalgar Campaign bezeichnet, wird seinen Wert als Material strategischer Studien nie verlieren. Es läßt uns die Blockierung der französischen Flotten in ihren Häfen als Grundlage des schließlichen Erfolges erkennen, es verbindet die Kriegsschauplätze der Heimat mit dem westindischen, es zeigt uns, wie der Hauptakteur in diesem großen Drama „seine Flotte" nicht losläßt, bis sie bei Trafalgar ihrem Schicksal verfällt. Wir können hier keine Seekriegsgeschichte treiben, aber ein flüchtiger Blick über die Blätter, die sie in der Neuzeit beschrieben hat, zeigt uns das Studienmaterial, das sie liefert. Wir sehen, wie der Erfolg des Admirals Tegethoff vorbereitet wird durch die falsche strategische Überlegung, die die italienische Flotte zum Angriff auf Lissa führte. Admiral Sampson, der nach dem Bombardement von Portorico das nach Westindien gelangte Geschwader des Admirals Cervera vergeblich sucht, das nur wenige hundert Meilen von ihm entfernt ist, bekommt die erste sichere Nachricht darüber aus der Zentralnachrichtenstelle in New York, und die moderne Strategie des Telegraphen beginnt, die über tausende von Meilen hinweg disponiert und in diesem Kriege mit der Festlegung und Vernichtung der spanischen Flotte bei Santiago endet. Ein Jahrzehnt später setzt die Verbindung zwischen Landkrieg und Seekrieg ein, wie sie der russisch-japanische Krieg zum ersten Male seit Jahrhunderten gebracht hat, die Kohlenversorgung einer großen Flotte auf dem Marsch um die halbe Welt zu ihrem Kriegsziel wird uns vorgeführt, die Verwicklungen mit den Neutralen, die das Seekriegsrecht umgestalten, der Anmarsch zur Schlacht, das Fühlungnehmen der Gegner über weite Entfernungen hin und das auf richtiger Einschätzung der Maßnahmen des Feindes beruhende Einnehmen der vorbereiteten Stellung von Tsuschima. Welche Friedensübung könnte uns so weit fördern wie das Studium dieser Kriegsvorgänge, wie könnten seine auf allerlei Annahmen aufgebauten, schnell verblassenden Bilder uns die Fühlung mit der Wirklich-

keit ersetzen, die die Kriegsgeschichte der Neuzeit bietet? Und sind diese Vorgänge auch noch nicht bis in alle Einzelheiten hinein geklärt, tappen wir noch vielfach im dunkeln, was die den Führern erteilten Befehle, die Entstehung ihrer Entschlüsse anbetrifft, so spiegelt sich doch auch hierin die Wirklichkeit des Krieges wieder, die oft zum Handeln zwingt, wo volle Klarheit nicht vorhanden ist, wo nur die richtige Einschätzung der Möglichkeiten und das Vertrauen in das eigene Können zum Siege führen. Denn Sicherheit gibt es im Kriege nicht, sicher ist in ihm nach Moltkes Ausspruch nur, was der Feldherr an Mut und Tatkraft in sich trägt.

Mut und Tatkraft sind aber nicht nur angeborene Eigenschaften des Charakters, sie können wesentlich gesteigert werden durch Erziehung, durch praktische Tätigkeit und auch durch Studien. Darum kann die Art der Schilderung kriegsgeschichtlicher Ereignisse und die Art ihrer Verwertung dazu beitragen, sie zu fördern. Schärfung des Urteils gibt geistige Sicherheit, hebt die Entschlußfähigkeit und bereitet auf sicheres Handeln selbst da vor, wo nur das durch kriegsgeschichtliche Studien geschärfte Auge, oft sogar nur ein durch häufiges Hineindenken in verschiedene Kriegslagen geförderter Instinkt den richtigen Weg zu erkennen vermögen, weil bestimmte Nachrichten und sonstige Anhaltspunkte fehlen. Darum soll die kriegsgeschichtliche Schilderung den Stoff plastisch erhalten, um für die Schulung des Geistes Denkmaterial zu bieten. Oft geschieht dies von selbst, weil ungeklärte Fragen offen bleiben und so zur selbständigen Ausfüllung der Lücken auffordern. Aber auch wo vollständige Klarheit über die Ereignisse selbst, über die den Führern erteilten Aufträge und über die Motive ihres Handelns vorhanden sein sollte, da können richtige Zusammenfassung der Hauptmomente und sachgemäße Kritik zu mitschaffender Arbeit des Lesers, zum Selbstgestalten also, anregen. Und darauf kommt es an. Denn wohl hat der Dichter recht, wenn er sagt: „Es ist der Krieg ein roh gewaltsam Handwerk", wohl gibt es eine Wissenschaft vom Kriege, aber der Krieg ist kein Rechenexempel, bei dem sich aus richtigem Ansatz und richtiger Methode auch sicherlich ein richtiges Resultat ergeben muß. Über Handwerk und Wissenschaft steht die Kriegskunst, und der Führer im Kriege ist der gestaltende Künstler.

Von Napoleon stammt der Ausdruck: das Beste, was einem im Kriege einfällt, ist oft nur eine Erinnerung. Er denkt dabei aber nicht an nachmachen dessen, was früher schon einmal geschehen ist. Denn keine Kriegslage wiederholt sich vollkommen so, wie sie dereinst schon einmal dagewesen ist. Das Studium früherer Kriege kann nur Analogien schaffen, Anklänge, die nachtönen, Keime, die im Geiste ruhen, bis neue Aufgaben sie befruchten und als Taten ins Leben treten lassen zur Erntezeit in einem neuen Kriege.

Frhr. v. Maltzahn.



Die deutsche Volkswirtschaft im Kriege.

Wir haben in der Literaturübersicht des Oktoberheftes 1909 bereits kurz auf das Buch des Regierungsrats a. D. Dr. Voelcker: „Die deutsche Volkswirtschaft im Kriege"*) hingewiesen. Die Bedeutung des Themas sowie die interessante Art seiner Behandlung veranlassen uns, auf das Buch ausführlicher zurückzukommen. Denn auch uns erscheint es wünschenswert, „weitere Kreise zur Prüfung der Frage anzuregen, inwieweit in Friedenszeiten Vorsorge für möglichste Aufrechterhaltung des normalen wirtschaftlichen Zustandes während eines Kriegsfalles zu treffen sein wird", und auch wir erblicken in einem Überblick über die Lage unserer Volkswirtschaft im Kriege — wie der Verfasser ihn gibt — ein treffliches Mittel, unsere geistige Vorbereitung auf den Krieg in diesem wichtigen Gebiet zu fördern.

Der Verfasser schildert uns zunächst den Krieg als eine wirtschaftliche Krisis schwerster Art, bei der verschiedene Krisen zusammenwirken. Zunächst eine Produktionskrisis, verursacht durch Zerstörung wirtschaftlicher Werte, Entziehung von Arbeitskräften und durch Minderung der Produktionsmittel. Diese Minderung ergibt sich aus der Erschwerung der Einfuhr und des inländischen Güterumlaufs, der unter der Inanspruchnahme der Verkehrsmittel für Kriegszwecke leidet. Sodann eine Konsumtionskrisis, bewirkt durch Verringerung der Kaufkraft, der Produktion und der Einfuhr. Ferner eine Absatzkrisis als Folge der unterbundenen Ausfuhr und des eingeschränkten Konsums, und endlich eine Geldkrisis, hervorgerufen durch die anderen Krisen, zu denen noch die Erschwerung des internationalen Zahlungsverkehrs und vor allem der gewaltige Geldbedarf der Kriegführung bei Rückgang der Steuererträge hinzukommt.

Der Verlauf der „Kriegskrisis" richtet sich einmal nach dem wirtschaftlichen Charakter und der wirtschaftsgeographischen Lage des Landes — beide werden für Deutschland in einem späteren Kapitel untersucht — sowie danach, ob der Krieg nach einer oder mehreren Fronten geführt wird und sich im eigenen oder im feindlichen Lande abspielt. Die Abhandlung berücksichtigt demgemäß überall diese verschiedenen Kriegsfälle. Der Kürze halber wollen wir im nachstehenden den Fall eines Krieges nach Osten oder Westen allein außer Betracht lassen.

An der Hand einer Abhandlung von Dr. H. Ströll gibt der Verfasser uns sodann ein anschauliches Bild des Verlaufs der Kriegskrisis von 1870/71 — Ein-Front-Krieg mit fast ungestörter Seezufuhr. Er bezeichnet die 1. Periode als die Zeit des „Angstbedarfs". Das gesamte Kreditsystem ist erschüttert, jeder will Bargeld besitzen; Waren werden lombardiert, Effekten verkauft, die Kurse fallen, das Gold steigt, ebenso der Diskont. Die Ausfuhr stockt vollständig, ihre Artikel sinken im Preise, während diejenigen der Einfuhr, zumal soweit sie unentbehrlich sind, im Preise steigen. Die Aufträge der Industrie werden zurückgezogen, Außenstände sind schwer oder gar nicht einzuziehen. Das Edelmetall strömt nach dem Kriegsschauplatz ab für die Truppen; der Staat muß Maßregeln für die Aufrechterhaltung des Geld-

*) Leipzig 1909, Dr. Werner Klinkhardt, 3 M bzw. 3,80 M.

umlaufs (Darlehnskassen) ergreifen. Gleichzeitig legt er seine ersten Anleihen auf und erläßt Ausfuhrverbote.

Mit den ersten Waffengängen beginnt eine 2. Periode. Die Panik schwindet, um beim Sieger der Beruhigung Platz zu machen. Immerhin wirkt auch bei ihm die Kriegskrisis fort, deren Wirkungen nur die Erwerbszweige entgehen, die notwendige Bedarfsgegenstände für das Leben und die Kriegführung erzeugen. In den besetzten feindlichen Gebieten erhebt sich zum Nutzen des Siegers die Volkswirtschaft allmählich wieder auf die Höhe derjenigen des siegreichen Landes. Bei dem Gegner äußert sich dagegen die Kriegskrisis schärfer und schärfer. Die Noten erhalten Zwangskurs, die Wechselprotestfristen werden verlängert. Auf dem Kriegsschauplatz ruht jede gewerbliche Tätigkeit, im übrigen, vom Feinde nicht besetzten Teil des Landes herrscht völlige Stagnation, soweit nicht die Betriebe für den Krieg arbeiten.

Die 3. Periode, die Erholung, trat 1870/71 beim Besiegten erst nach dem Friedensschluß langsam wieder ein, beim Sieger zwar früher, intensiver und schneller, immerhin aber erst mit dem Beginn des Jahres 1871; wohl ein Beweis, wie schwere Erschütterungen auch dieser kurze erfolgreiche Krieg uns gebracht hat.

Im 2. Kapitel behandelt der Verfasser zunächst den wirtschaftlichen Charakter des Deutschen Reichs; er bespricht Land- und Forstwirtschaft, Industrie, Handel und Verkehr, und geht dabei in fesselnder Weise den Fäden nach, welche die einzelnen Erwerbszweige mit dem Ausland verknüpfen. Ihr Gewebe ist am dichtesten bei der Industrie, die nicht nur vielfach für ihre Rohstoffe, sondern fast noch mehr für den Absatz ihrer Fabrikate auf das Ausland angewiesen ist. Dieser Absatz — es handelt sich um 68 Prozent unserer Ausfuhr — ist von größter wirtschaftlicher Bedeutung, indem er uns ein Mittel gibt, dem Auslande die zur Befriedigung unseres Inlandbedarfs erfolgende Einfuhr zu bezahlen und gleichzeitig einer großen Industriebevölkerung Arbeit und Lebensunterhalt zu bieten. Ihr Dasein und Gedeihen aber verdankt unsere Exportindustrie dem Umstand, daß Deutschland inmitten des entwickeltsten Kontinents bei fast überall offenen Grenzen sich — wie England bezüglich des Welthandels — auf der inneren wirtschaftlichen Linie des europäischen Handels befindet: es vermittelt den Güteraustausch Europas, und zwar in der Weise, daß es die leicht einzuführenden Rohstoffe durch seine Industrie veredelt und als Fabrikate ebenso leicht absetzt.

Der Verfasser geht nun näher auf die verkehrsgeographische Lage des Reichs ein, auf die wirtschaftlichen Verhältnisse unserer Nachbarstaaten einschließlich Großbritanniens, Schwedens und Norwegens unter Hervorhebung von Art und Umfang des Güteraustausches, der zwischen ihnen und uns besteht, sowie der Eisenbahnen, Wasserwege und Seestraßen, die zur Bewältigung dieses Güteraustausches zu Gebote stehen. Es will uns scheinen, als ob in diesen interessanten Ausführungen die wirtschaftliche Bedeutung unserer zentraleuropäischen Lage gegenüber derjenigen unserer Lage am Weltmeer überschätzt würde. Ist doch unsere 500 km Nordseeküste wirtschaftlich wichtiger als alle unsere anderen Grenzen zusammengenommen, und hat nicht ein Land, das an die See grenzt, alle anderen Länder zu Nachbarn, hat es nicht an und für sich mehr Aussicht, wirtschaftlich die innere Linie einzunehmen als

ein kontinentaler Staat mit ausschließlichen Landgrenzen? Sind für Deutschlands Wirtschaft die Vereinigten Staaten nicht wichtiger als das nahe Skandinavien, ja sogar als das benachbarte Frankreich, und wird die Schweiz jemals so auf der wirtschaftlich inneren Linie Europas liegen können, als es die Niederlande getan haben?

So günstig unsere Lage in wirtschaftlicher Beziehung ist, so ungünstig ist sie im Kriege, ungünstiger als die unserer Nachbarn und zumal Großbritanniens, wie der Verfasser ausführlich nachweist. Schon im Kriege gegen Frankreich allein kann dieses auf unsere Seeverbindungen einen schweren Druck ausüben. Wir müssen aber auf den Krieg nach zwei Fronten gefaßt sein. Und vollends kann ein seemächtiger Gegner uns von unseren überseeischen Handelsverbindungen abschneiden; zwar nicht, wie Verfasser meint, „weil unser gesamter Seeverkehr Gibraltar und den Ärmelkanal passieren muß — er vergißt den transatlantischen Verkehr und den Weg um Schottland — und es somit nicht einmal einer Blockade unserer Küsten bedürfe," sondern deshalb, weil eben ein seemächtiger Gegner uns blockieren kann, wenigstens wenn er — wie England — zwei- bis dreimal stärker ist als wir. Was in diesem Kriegsfall der indirekte Seeverkehr über Holland und Belgien „solange deren Neutralität gewahrt wird" für uns bedeutet, hebt der Verfasser mit Recht hervor. Im ganzen aber „werden wir hauptsächlich auf unsere eigene Produktionskraft von Nährstoffen und industriellen Rohstoffen angewiesen sein".

Das 3. Kapitel befaßt sich mit der **Gütererzeugung und dem Warenabsatz im Kriegsfall.** Die Produktion von Rohstoffen, Halbfabrikaten und Sachgütern erleidet die mannigfachsten Einschränkungen, zunächst durch den **Ausfall der einberufenen Arbeiter**, die ihrer körperlichen Leistungsfähigkeit nach die Elite der deutschen Arbeiterschaft bilden. Am schwersten werden von diesem Ausfall die Erwerbszweige betroffen, welche überwiegend männliche Arbeitskräfte beschäftigen und deren Arbeitsbedingungen den Ersatz des Ausfalls durch jugendliche und weibliche Arbeiter erschweren oder verbieten, wie z. B. Bergbau, Hüttenwesen, Metallverarbeitung, Maschinenindustrie. Am wenigsten leiden die leichten und zumal die Veredelungsindustrien, in denen zum Teil nur zu einem Drittel männliche Arbeiter beschäftigt werden, wie z. B. in der Textil-, Bekleidungs-, Nahrungsmittel-, Papier- und Lederindustrie. **Voelcker** berechnet den Ausfall auf 17,25 Prozent, also etwa $^1/_6$ der männlichen Arbeiter. Es würde dies an sich einer Produktionseinschränkung von z. B. 16,4 Prozent im Bergbau, Hütten- und Salinenwesen, von nur 7,2 Prozent in der Textilindustrie entsprechen, wenn nicht andere Faktoren das Maß der Produktionsminderung entscheidend beeinflußten, und zwar in einer für die einzelnen Erwerbszweige verschiedenen Weise. Große Verschiebungen der Arbeitskräfte werden die Folge sein, aus deren Regelung unseren inneren Behörden eine schwere Aufgabe erwachsen dürfte, der sie sich angesichts der drohenden Arbeitslosigkeit nicht werden entziehen können. Eine solche ist aber zu erwarten, wenn durch Blockade der Verkehr mit dem Ausland abgeschnitten ist. Mit dem Verfasser glauben wir, daß auf dem Arbeitsmarkt im allgemeinen das Angebot die Nachfrage übersteigen wird und Lohnsteigerungen aus diesem Grunde nicht zu erwarten sind. Wohl aber dürften die Löhne eine der allgemeinen Teuerung entsprechende Steigerung erfahren.

Die Produktion von Rohstoffen, Halbfabrikaten und Sachgütern leidet zweitens unter dem Nachlassen der Nachfrage. Ein solches tritt angesichts der allgemeinen Unsicherheit, der verteuerten Lebenshaltung und des verringerten Verdienstes fast überall ein und äußert sich darin, daß Aufträge nicht nur ausbleiben, sondern sogar zurückgezogen werden. Wenn in einzelnen Gebieten gewisse Gewerbe blühen, wie z. B. das Gastwirtgewerbe im Aufmarschgebiet, so ändert dies nichts an dem Gesamtbild. Verhältnismäßig wenig leiden die Industrien, die Kriegsbedarf oder Verkehrsmittel (Eisenbahnmaterial, Automobile, Kohlen) produzieren, desto mehr diejenigen, welche — wie die Veredelungs- und Luxusindustrie — Erzeugnisse der höheren Lebenshaltung herstellen.

Die letztgenannten Gewerbe leiden um so schwerer unter der Verschlechterung des Inlandsmarktes, weil sie zugleich Ausfuhrgewerbe sind und damit auch von dem dritten Faktor der Produktionsabnahme, der Erschwerung der Ausfuhr, betroffen werden. Diese wird — soweit sie sich nicht über Holland und Belgien vollzieht — fast ganz stocken, sobald unsere Küsten blockiert werden; denn unsere Exportartikel werden die erhöhten Kosten eines Eisenbahntransports über die Inlandgrenzen nur selten tragen können. Das Schauspiel des Jahres 1870, daß infolge des Zusammenbruchs der französischen Industrie verschiedene deutsche Gewerbe ihren Export im Kriege sogar steigern konnten, wird sich daher, selbst wenn wir den Krieg in Feindesland tragen, nur wiederholen, wenn unsere Seeausfuhr frei bleibt. Andernfalls besteht diese Möglichkeit nur für einzelne Fabriken in besonders günstig gelegenen Grenzgebieten.

Ein vierter und letzter Grund für die Abnahme der gewerblichen Produktion ist die Hinderung der Einfuhr an Rohstoffen und Halbfabrikaten. Von diesen bleiben zunächst diejenigen aus, die wir aus Feindesland zu beziehen pflegen. Die fragliche Einfuhr wird aber, soweit sie nicht schon im Frieden über Holland und Belgien erfolgt, fast ganz aufhören, sobald unsere Küsten blockiert werden; denn die geringwertigen Einfuhrartikel ertragen noch schwerer hohe Frachtsätze als die hochwertigen Fabrikate unserer Ausfuhr. Der Verfasser erörtert hier zunächst die Wirkungen von Blockade- und Handelskrieg auf unseren Seehandel im Jahre 1870/71 und untersucht dann ausführlich, wie diese Verhältnisse sich jetzt einmal in einem Kriege nach zwei Fronten, sodann in einem solchen bei gleichzeitiger Blockade unserer Nordseeküste und Sperrung des Skagerraks (bei Neutralität von Holland, Belgien und Dänemark) gestalten würden. Es verbleibt uns im letzteren Falle nur der Verkehr mit der Schweiz, Dänemark, Schweden und einem Teil von Norwegen und derjenige mit Österreich-Ungarn, Italien, Serbien, Holland und Belgien, soweit er über die Landgrenzen geht. Selbst wenn man, wie der Verfasser es tut, unseren Verkehr mit den letztgenannten sechs Staaten und ebenso den zweifellos gestörten indirekten Seeverkehr über Holland und Belgien voll in Ansatz bringt, würde in der fraglichen Kriegslage unsere gesamte Einfuhr von 8,7 Milliarden ℳ auf 3,7 Milliarden ℳ, unsere Ausfuhr von 6,8 Milliarden ℳ auf 2,9 Milliarden ℳ sinken, also beide um 57 Prozent. Der Handel würde nun freilich versuchen, diesen Ausfall durch Verstärkung des Verkehrs über die neutralen Häfen Antwerpen, Rotterdam, Genua zu decken. Der Verfasser untersucht diese Möglichkeit ausführlich und kommt dabei zu folgenden Schlüssen:

a) Die Mittelmeerhäfen kommen für die Versorgung Deutschlands infolge der geringen Zahl und der beschränkten Leistungsfähigkeit der Alpenbahnen kaum in Betracht.

b) Süd- und Westdeutschland würde allerdings das, was es im Frieden über Bremen und Hamburg bezieht, über Rotterdam und Antwerpen beziehen können.

c) Die übrigen Teile des Reichs werden dagegen ihre Aus- und Einfuhr nur in minimaler Weise über die neutralen Häfen leiten können, denn:

1. Die deutsche Handelsflotte (und große Teile der feindlichen Handelsflotten!) sind ausgeschaltet. Der Rest der Welthandelsflotte wird trotz der allgemeinen Verminderung des Warenumsatzes diesen Ausfall nur zum geringen Teile ersetzen können.
2. Die fraglichen neutralen Häfen liegen für einen großen Teil des Reichs zu ungünstig: ihre Benutzung bedingt wesentlich höhere Frachtkosten.
3. Die neutralen Häfen sind ebensowenig darauf eingerichtet, den Verkehr der ausgeschalteten deutschen Häfen in größerem Maß zu übernehmen, wie die Wasserstraßen und Eisenbahnen Westdeutschlands, die für militärische Zwecke in hohem Maße in Anspruch genommen sein werden.

Würden aber die Niederlande und Belgien mit in den Krieg hineingezogen, so würde der Ausschluß der deutschen Gewerbetätigkeit von der Weltwirtschaft ganz bedeutend verstärkt. In welchem Maße, gibt der Verfasser nicht an; doch können wir auf Grund der an anderer Stelle gegebenen Daten ein weiteres Sinken der Ein- und Ausfuhr auf etwa 20 und 29 Prozent des Friedensbetrages annehmen, abgesehen freilich von den Beträgen, die man über die neutralen Häfen des Schwarzen und Mittelländischen Meeres umzuleiten und quer durch das Reich bis zu den Bedarfsstellen zu befördern vermöchte.

Im 4. Kapitel untersucht der Verfasser die Lage einiger deutscher Industriezweige im Kriegsfall; zunächst den Kohlenbergbau. Der Bedarf an Kohlen wird im Kriege kaum niedriger sein als im Frieden. Die Industrie, die Handelsmarine und die in ihrer Lebenshaltung gedrückte Bevölkerung werden weniger, Eisenbahnen und Kriegsmarine mehr gebrauchen. Und wird infolge des Ausfalls der Petroleumeinfuhr und des erhöhten Verbrauchs von Kartoffeln für die Ernährung der Kohlenbedarf für Gas- und elektrisches Licht nicht auch steigen? Deutschland kann seinen Kohlenbedarf selbst decken. Es wird die dazu erforderliche Produktion auch im Kriege leisten können, sofern die exponiert liegenden Zechen des Saar- und des oberschlesischen Gebietes werden weiter arbeiten können: denn den Ausfall von etwa 100 000 Arbeitern dürfte diese Industrie aus anderen brachliegenden Gewerben decken können. Mit Schwierigkeiten wird dagegen der Kohlentransport zu kämpfen haben, zumal die Abfuhr aus den Grenzkohlengebieten und die Zufuhr nach den im Frieden von England mit Kohle versorgten Gebieten. Wie überhaupt im Kriege, wird man dann vielleicht auch im Nordosten des Reiches bedauern, daß der Mittellandkanal ein Torso blieb. Stieg doch schon 1870, trotzdem der schlesische Bergbau ungestört arbeitete und die Blockade nur wenige Monate dauerte, der Kohlenpreis in Berlin auf fast das Doppelte!

Die **Eisenindustrie** wird in den Zweigen, die für den Bedarf der Eisenbahnen, des Heeres und der Flotte arbeiten, eine wesentliche Steigerung der Tätigkeit zu erwarten haben, in allen anderen Zweigen aber infolge der wirtschaftlichen Krisis darniederliegen; selbst wo ein Bedarf, wie z. B. an Maschinen als Ersatz für Menschenkraft, auftreten wird, werden vielfach die Mittel zu Bestellungen und Ankäufen fehlen. Der Export von Eisenerzen (etwa 4 Millionen Tonnen) und derjenige von Eisenwaren — 1907 im Werte von über 1 Milliarde *M* — wird je nach der Kriegslage stocken, im Fall der Blockade für die mittel- und ostdeutschen Fabriken ganz aufhören. Unter diesen Umständen dürfte der deutsche Erzbergbau den Bedürfnissen der Eisenindustrie auch im Kriege genügen, wiewohl 60 Prozent der Eisenerzförderung auf den für die Arbeit und zumal für den Abtransport ungünstig gelegenen lothringischen Bergbau entfallen. Unter dem Ausfall der Einfuhr werden, soweit es sich um Erze besonderer Qualität, wie z. B. Manganerze, handelt, bestimmte Fabrikationszweige leiden, im übrigen in erster Linie die niederrheinisch-westfälischen Hütten sobald die Rheinzufuhr, die schlesischen Hütten sobald die Ostseezufuhr gesperrt ist.

In der **Textilindustrie** mit ihrer Rohstoffeinfuhr von 1,4 Milliarden *M* und ihrer Fabrikatausfuhr von 1,2 Milliarden *M* werden nur ganz vereinzelte Zweige aus dem Kriege Gewinn ziehen, im großen und ganzen wird diese Industrie außerordentlich unter der Absatzkrisis zu leiden haben. Sank doch z. B. der Absatz der Berliner Wollgarnfabriken schon 1870 — Deutschland exportierte damals noch Wolle, von der es heute einschließlich Garn für etwa 200 Millionen *M* einführt — auf ein Drittel des normalen Betrages, wobei es interessant ist zu erfahren, daß die Ware die Mehrkosten des Versands über Holland und England nicht zu tragen vermochte. Dabei konnte der Bedarf an bestimmten Wollwaren für das Heer von Berlin aus zunächst nur zum kleinsten Teile wegen Mangel an (geschulten?) Arbeitskräften gedeckt werden. Es wird in der Textilindustrie weitgehende Arbeitslosigkeit herrschen, umsomehr, als sie viele Frauen beschäftigt, der Ausfall an Arbeitskräften also nur ein geringer sein wird. Angesichts der Produktionseinschränkung meint der Verfasser, daß die Vorräte an Rohstoffen für längere Zeit — über 4 Monate — reichen würden. Im Falle einer Blockade würde die brandenburgische, sächsische, schlesische und mitteldeutsche Textilindustrie am schwersten betroffen werden, während die elsässische Industrie von einer solchen dank der Nähe von Genua ziemlich unberührt bleiben würde.

Ähnlich liegen die Verhältnisse in der **Lederindustrie**, die im Frieden für etwa 280 Millionen *M* Häute, für 42 Millionen *M* Gerbstoffe einführen muß.

Das 5. Kapitel behandelt „die deutsche **Landwirtschaft** im Kriegsfall". Der Verfasser stellt zunächst fest, daß wir zur Deckung unseres Bedarfs an **Brotgetreide** zu einem Zwölftel — entsprechend etwa 1,5 Millionen Tonnen — auf Einfuhr angewiesen sind, sofern wir die Ernte voll im Lande behalten. Hiermit dürfte aber nur zu rechnen sein, wenn der Krieg vor der Ernte ausbricht. Andernfalls werden unsere Vorräte durch die nach der Ernte einsetzende, wenn auch nicht erhebliche Getreideausfuhr (1907 für 126 Millionen *M*) geschwächt sein, die eine entsprechend gesteigerte Einfuhr notwendig macht. Es muß in diesem Zusammenhang auf die bedenkliche Seite des Systems der Einfuhrscheine hingewiesen werden, durch welche diese Getreideausfuhr begünstigt wird.

Die Preise für Nahrungsmittel werden im Kriege sofort steigen infolge der Aufkäufe für die Armee, der Behinderung der Einfuhr, der Erhöhung der Produktionskosten und — wenigstens im Westen des Reichs — auch infolge der Erschwerung der Güterbewegung. Letzterer Faktor erfährt eine lehrreiche Beleuchtung durch die Mitteilung, daß 1870 bei dem Mangel an Verkehrsmitteln Getreide zum Versand nach dem Westen in Schlesien nur angenommen werden konnte, wenn es für das Heer oder für exponierte Festungen bestimmt war. Wieder ein Argument für den Ausbau der Wasserverbindung zwischen Rhein und Elbe! Die Preissteigerung des Getreides wird um so höher sein, je kürzer vor der Ernte der Krieg ausbricht und je geringer deren Ertrag veranschlagt wird.

Die Nachfrage nach landwirtschaftlichen Produkten wird also im Kriege steigen. Wird die Landwirtschaft ihr in demselben Maße wie im Frieden genügen können?

Sie erleidet zunächst einen Ausfall an einheimischen männlichen Arbeitskräften, der auf über 20 Prozent berechnet wird. Dazu kommt derjenige an ausländischen Arbeitern; dieser würde besonders kritisch werden, wenn der Krieg in den 2 bis 3 Monaten ausbricht, welche die Schnitter in ihrer Heimat verleben. Sonst würde eine Mobilmachung Österreich-Ungarns gewiß den Abzug seiner Heerespflichtigen zur Folge haben; dagegen glauben wir nicht, daß das Reich die russischen Heerespflichtigen ziehen lassen würde, wenn sie gegen uns zur Fahne gerufen würden. Nach unseren Erfahrungen aus dem russisch-japanischen Kriege würden diese sich auch nicht sonderlich bemühen, einem Gestellungsbefehle Folge zu leisten. Ein wesentlicher Ausfall aber trifft unsere Landwirtschaft auf jeden Fall durch die Aushebung von Pferden für Heereszwecke und vielfach durch die Inanspruchnahme der Anspannung auf Grund des Kriegsleistungsgesetzes, das an die Landwirtschaft ja überhaupt unverhältnismäßig hohe Ansprüche stellt.

Der Ausfall an Arbeitskräften wird zum Teil dadurch ausgeglichen werden, daß jugendliche und betagte Arbeiter oder solche aus brachliegenden Industrien, womöglich mit Hilfe einer staatlichen Arbeitsvermittlungsorganisation, herangezogen werden, zum Teil auch durch den Ankauf von Maschinen, sofern hierzu Mittel vorhanden sein sollten.

Einen weiteren Grund zur Einschränkung der Produktion streift der Verfasser nur oberflächlich, trotz seiner außerordentlichen Bedeutung: die Unterbindung der Einfuhr von künstlichem Dünger im Fall der Blockade und die außerordentliche Preissteigerung, welche die geringen Vorräte von diesem Artikel erfahren würden, sobald der Krieg vor der Bestellung der Äcker eintritt oder über die Bestellungsperiode hinaus dauert.

Unsere **Viehbestände**, die an sich übrigens für unsere Fleischversorgung ausreichen dürften, werden im Laufe des Krieges bei reger Nachfrage und hohen Preisen naturgemäß zusammenschrumpfen. Mangel an Futtermitteln könnte diesen Prozeß ungünstig beschleunigen. Ein solcher könnte durch Mangel an Arbeitskräften für die Bewältigung der Futterernte eintreten; er wird insofern eintreten, als die Einfuhr von Futtermitteln — 1907 über 5,3 Millionen Tonnen — erschwert und im Fall der Blockade für die Mitte und den Osten des Reichs unterbunden werden wird und als erhebliche Beträge von Viehfutter für die menschliche Ernährung Verwendung finden werden: so zumal Kartoffeln. Einen teilweisen Ersatz werden die Zuckerrüben bilden,

die durch das Stocken dieser Ausfuhrindustrie frei werden. (Zuckerausfuhr 1907 für 195 Millionen *M*.) Freilich dürfte bei der nächsten Bestellung der Äcker vielfach statt der Rüben Getreide angebaut werden.

Die Deckung des Nahrungsmittelbedarfs im Kriege bespricht der Verfasser im 6. Kapitel. Er berechnet, daß dank der großen Steigerung der landwirtschaftlichen Produktion das Deutsche Reich im Kriege (bei normaler Ernte sogar ohne auf das Saatkorn zurückzugreifen) völlig auf die Einfuhr von Brotgetreide verzichten könnte, wenn einmal die Mehlausbeute auf Kosten der Kleieausbeute und damit der Futtermittel gesteigert und daneben der Getreideverbrauch für gewerbliche Zwecke — Branntweinbrennerei — verboten würde. Dieses militärpolitisch außerordentlich wichtige Ergebnis weist uns auf die hohe Bedeutung einer leistungsfähigen Landwirtschaft hin, wie das Reich sie dank seiner Zollgesetzgebung heute wieder besitzt.

Eine schwere Behinderung der Getreideeinfuhr ist aber erst zu befürchten, wenn diese nicht mehr über die neutralen Häfen Belgiens und Hollands erfolgen kann, die schon im Frieden im wesentlichen das einfuhrbedürftige Westdeutschland versorgen. Sind aber diese Länder, ebenso wie Rußland, am Kriege beteiligt, so würden wir aus den befreundeten oder neutralen Staaten — Schweiz, Italien, Österreich-Ungarn — kein Getreide eigener Provenienz beziehen können, da selbst die Donaumonarchie aufgehört hat, ein Getreideexportland zu sein; wir würden fast ganz auf unsere, an sich ja ausreichende Produktion angewiesen sein. Die Schwierigkeit würde dann in dem Transportproblem liegen, den Überschuß des Ostens quer durch das Reich nach dem bedürftigen Westen zu schaffen.

Für die Ernährung Deutschlands im Kriege könnten übrigens auch jene 8 Millionen Tonnen Kartoffeln eine große Rolle spielen, die im Frieden zur Hälfte für gewerbliche Zwecke verwandt werden, zur Hälfte verderben.

In bezug auf die Fleischversorgung werden im Kriege keine Schwierigkeiten entstehen. Zunächst ist auch unsere Fleischproduktion im starken Steigen begriffen, so daß die Fleischeinfuhr keine erhebliche Rolle spielt. Überdies ist diese Einfuhr kaum einer Behinderung ausgesetzt, da sie zum größten Teil aus Dänemark, der Schweiz und Österreich-Ungarn erfolgt. Endlich ist bei der allgemeinen Teuerung ein erheblicher Rückgang des Fleischkonsums zu erwarten, der nicht als bedenklich bezeichnet werden kann, da die Bevölkerung noch vor wenigen Jahren Fleisch in wesentlich geringeren Mengen zu konsumieren gewohnt war. Daß mit dem Sinken des inländischen Viehstapels ein Sinken der Milch- und Butterproduktion und ein Steigen der Milch- und Butterpreise eintreten wird, hätte in diesem Zusammenhang Erwähnung finden können.

Abgesehen von Getreide und Fleisch wird im Falle der Blockade und zumal der Sperrung der Rheinzufuhr die Versorgung des Reichs mit folgenden unentbehrlichen Nahrungsmitteln Schwierigkeiten machen: Kaffee (Einfuhr 1907: 171 Millionen *M*), Seefische (Konsum 1907: etwa 150 Millionen *M*), Öle und Fette einschließlich Schmalz (davon für Margarineherstellung 1907 etwa 50 Millionen *M*). Man könnte diese Aufzählung durch Hinzufügen der Eier ergänzen, von denen wir 1907 für 150 Millionen *M* einführten.

Von den allenfalls entbehrlichen Nahrungsmitteln würden wir Mangel haben

an Reis, Kakao, Tee, Schokolade (Einfuhr 1907 zusammen für 95 Millionen ℳ), während uns von den reinen Genußmitteln zumal der Tabak fehlen würde, wenn nicht von diesem Artikel sehr erhebliche Vorräte im Lande wären.

In einem Schlußwort faßt Dr. Voelcker zunächst die großen Verluste zusammen, die ein Krieg unserer Volkswirtschaft bringen würde, Verluste, die das deutsche Volk verhindern würden, leichtfertig den Frieden zu brechen. Wie groß diese Verluste aber auch seien, so habe er doch nachgewiesen, daß der Versuch, uns durch Abschneiden von Nahrungsmitteln und Rohstoffen auszuhungern, auch einem zur See übermächtigen Gegner nicht gelingen würde. Die Erkenntnis, daß wir uns im Kriege unabhängig vom Ausland zu ernähren vermöchten, würde aber den Anreiz, uns anzugreifen, erheblich vermindern. So bilde die Stärke unserer Landwirtschaft ein friedenerhaltendes Moment. Und so abhängig auch gewisse Zweige unserer Industrie von der Einfuhr wären, verliehen doch die starken Wurzeln unserer schweren, gerade für den Kriegsbedarf wichtigen Industrien in dem heimischen Boden unserer Volkswirtschaft eine gewaltige Stärke und damit dem Reiche ein weiteres Friedenspfand. Neben der Erkenntnis unserer wirtschaftlichen Stärke müsse aber der Gedanke seine friedenerhaltende Kraft ausüben, daß angesichts unserer regen wirtschaftlichen Beziehungen mit allen andern Ländern und zumal mit Großbritannien die Macht, welche diese Beziehungen mit dem Schwerte trennt, sich nicht nur den Unwillen der neutralen Länder zuziehen, sondern vor allem sich selbst schweren Schaden zufügen würde. —

Wir haben im vorstehenden versucht, den Gedankengang und die Ergebnisse der Arbeit Dr. Voelckers in aller Kürze wiederzugeben und hoffen hierdurch viele Leser dazu anzuregen, das Buch selbst in die Hand zu nehmen und selbst aus dessen reichhaltigem Material zu schöpfen. Denn je weitere Kreise eine klare Vorstellung von den wirtschaftlichen Zuständen des Krieges gewinnen, desto weiter werden wir unsere geistige und materielle Vorbereitung zur Abwehr der uns drohenden Gefahren treiben können, desto geringer wird der Schaden sein, den sie uns zufügen.

Von den Mitteln zur Abwehr würde für die Privatunternehmer hauptsächlich dasjenige der Anhäufung von Vorräten in Frage kommen, aber auch seine Anwendung erscheint unter den heutigen wirtschaftlichen Verhältnissen in größerem Maße ausgeschlossen; immerhin wäre es mit Freuden zu begrüßen, wenn die Erkenntnis der Gefahr unsere Unternehmer vor einer zu knappen Bemessung ihrer Lager an Importrohstoffen zu warnen vermöchte: die Kosten eines in Vorräten angelegten Kriegsreservefonds würden vielleicht durch die Preissteigerung im Kriege überreichlich gedeckt werden.

In der Hauptsache aber ist die Vorbereitung der Abwehr Aufgabe des Staates, und zwar der Organe seiner inneren Verwaltung. Hoffen wir, daß bei diesen in einer 40jährigen Friedensperiode der „Gedanke an den leibhaftigen Krieg" nicht durch die Forderungen des Tages, die Friedensaufgaben, völlig erdrückt ist, daß, um einen militärischen Ausdruck zu gebrauchen, „auch ihre Mobilmachungsvorarbeiten in Ordnung sind".

Für sie kommen zumal die folgenden Abwehrmittel in Betracht:

Ausfuhrverbote für Kriegsmaterial und alle Importrohstoffe.

Einfuhrverbote für Schwergüter, die auch im Inland erzeugt werden, wie z. B. Holz, zur Entlastung der Verkehrsmittel.

Betriebsverbote, z. B. für Branntweinbrennereien.

Maßnahmen gegen partielle Notstände, Arbeitslosigkeit und Teuerung durch Organisation und Leitung des Arbeitsmarktes, Organisation der privaten und öffentlichen Unterstützungstätigkeit.

Aufrechterhaltung der notwendigen Produktion durch Zuführung von Arbeitskräften und durch Anpassung der Eisenbahntarife an die veränderten Verhältnisse, vielleicht auch durch Zollermäßigungen und Aufhebung sozialpolitischer Beschränkungen (Sonntagsarbeit, Beschäftigung Jugendlicher, Arbeitsdauer).

Förderung aller eine Verminderung der Einfuhr oder der Güterbewegung bewirkenden Bestrebungen, wie z. B. Stickstoffgewinnung, Verdrängung des Petroleums durch elektrisches Licht, Ausnutzung der Wasserkraft.

Aufrechterhaltung des Güterumlaufs durch Ausnutzung der vorhandenen Verkehrsmittel für die Zwecke des Handels, soweit die militärischen Bedürfnisse dieses nur irgend zulassen, und endlich:

Schaffung von Verkehrsmitteln zur Bewältigung des von dem Friedensverkehr abweichenden und ihm gegenüber außerordentlich gesteigerten Kriegsverkehrs. Es ist dies fraglos eines der wichtigsten Abwehrmittel und zugleich das einzige, das bereits im Frieden durchgeführt werden kann und muß. Denn Eisenbahnmaterial und vollends Eisenbahnen oder gar Kanäle lassen sich nicht im Kriege aus der Erde stampfen. Wir haben im Laufe unserer Ausführungen wiederholt Gelegenheit gehabt, auf die Vorteile hinzuweisen, die eine durchgehende Wasserverbindung zwischen Rhein und Elbe uns im Kriege bieten würde; noch wichtiger erscheint uns, wenigstens für den ernstesten Kriegsfall, eine solche zwischen Rhein und Donau, die den dann völlig von der Einfuhr abgeschnittenen dichtbevölkerten Nordwesten des Reiches mit dem einzigen uns verbliebenen Einfuhrtor, der Donau, verbinden und eine Transportleistung bewältigen könnte, der unsere Eisenbahnen zweifellos nicht gewachsen sind.

Sind wir aber geistig und materiell darauf vorbereitet, alle Hilfsmittel unserer Volkswirtschaft im Notfalle aufs äußerste auszunutzen, so wird die Flut der wirtschaftlichen Not im Kriege zwar hoch steigen, ihre Wellen werden aber, auch wenn es einmal heißen sollte „Feinde ringsum“, nicht über unseren Köpfen zusammenschlagen. Dafür bürgt uns letzten Endes die moralische Kraft des Deutschen, wenn er zum Kampf um seine nationale Existenz herausgefordert wird. Die Tage deutscher Größe sind noch immer Tage der Not gewesen.

. . . . w.



Die Heeresreform Preußens von 1859 und 1860.

Von Generalleutnant z. D. Litzmann.

Am 9. Februar 1910 sind 50 Jahre vergangen, seitdem Kriegsminister v. Roon dem Abgeordnetenhause zwei Gesetzentwürfe vorlegte, die für das preußische Heer und im weiteren Verlauf für die Entwicklung des Deutschen Reiches die höchste Bedeutung gewinnen sollten. Der eine betraf die Neuregelung der Verpflichtung zum Kriegsdienst, der andere die Bereitstellung der hierzu erforderlichen Geldmittel. An diesem Tage begann der Kampf zwischen der Regierung und der Volksvertretung Preußens, ein Kampf, gleich denkwürdig durch die kraftvollen Persönlichkeiten der Streiter — des Prinzregenten, späteren Königs und Kaisers Wilhelms I., Roons und seit 1862 auch Bismarcks — wie durch die Zähigkeit, mit der er 6½ Jahre lang geführt wurde, und durch die ihn begleitenden geschichtlichen Ereignisse. Die Tage von Düppel und von Königgrätz, Tage unvergänglichen preußischen Waffenruhms, erbrachten den klaren, unwiderleglichen Beweis, daß der von der Regierung unternommene Kampf ein notwendiger und guter war. Als dann am 14. September 1866 Graf Bismarck von der Landesvertretung die nachträgliche Zustimmung erbat zu den seit 5 Jahren auf alleinige Verantwortung der Regierung geleisteten Heeresausgaben, da wurde endlich auch der innere Friede geschlossen und der Armeereorganisation die verfassungsmäßige Bestätigung zuteil.

Um die Größe des Werkes zu verstehen, muß man sich zunächst einmal den Zustand der preußischen Armee im Jahre 1859 vergegenwärtigen.

Das stehende Heer hatte seit 1816 folgende Zusammensetzung:

1. Infanterie:

4 Garde-, 32 Linien-Infanterie-Regimenter zu je 3 Bataillonen,
2 Garde-, 8 Linien-Jäger-Bataillone,
1 Garde-, 8 Linien-Reserve-Regimenter zu je 2 Bataillonen — meist zu Festungsbesatzungen bestimmt —, endlich
8 „kombinierte Reserve-Bataillone", die bei einer Mobilmachung die Stämme zu den brigadeweise aufzustellenden Ersatz-Bataillonen bilden sollten.

2. Kavallerie:

6 Garde-, 32 Linien-Regimenter (10 Kürassier-, 5 Dragoner-, 13 Husaren-, 10 Ulanen-Regimenter) zu je 4 Eskadrons.

3. Artillerie:

1 Garde-, 8 Linien-Regimenter, von denen jedes aus 2 Fuß- (d. h. fahrenden) Abteilungen zu 4, einer reitenden Abteilung zu 3 Batterien und einer „Festungs-Abteilung" zu 5 Kompagnien, einschließlich 1 Handwerks-Kompagnie, bestand. Die Feldbatterien zählten im Kriege 8 Geschütze, hatten aber im Frieden nur 4 Geschütze bespannt.

4. Pioniere:

1 Garde-, 8 Linien-Abteilungen zu je 2 Kompagnien.

5. Train:

1 Garde-, 8 Linien-Abteilungen — d. h. nur Stämme von ganz geringer Stärke. Im Kriegsfalle mußten die Trainsoldaten in überwiegender Mehrzahl den minder tauglichen und gänzlich ungeübten Militärpflichtigen entnommen werden. —

Die Dienstzeit bei der Fahne betrug für alle Waffen 3 Jahre. Es folgten 2 Jahre in der Reserve, 7 Jahre in der Landwehr 1. Aufgebots. Danach, bis zum vollendeten 39. Lebensjahre, gehörte der Soldat der Landwehr 2. Aufgebots an.

Eine besondere Eigentümlichkeit der damaligen Heeresorganisation bestand nun darin, daß die Landwehr 1. Aufgebots im Kriegsfalle zum Feldheer erster Linie gehörte und dessen volle Hälfte ausmachte. Demgemäß setzte sich jede Infanterie-Brigade aus einem Linien- und einem Landwehr-Regiment gleicher Nummer zusammen. Die drei Bataillone des letzteren hatten Friedensstämme von aktiven Kommandeuren, Adjutanten, Kompagnieführern und 30 Unteroffizieren, Spielleuten und Gefreiten. Alljährlich wurden die Landwehr-Bataillone auf 14 Tage zu Übungen zusammengezogen. — An Landwehr-Kavallerie sollte im Kriegsfalle bei jedem Linien-Regiment ein Landwehr-Regiment gleicher Gattung aufgestellt werden. Friedensstämme waren nicht vorhanden. Die Landwehr-Kavallerie-Regimenter übten ein Jahr um das andere; die nötigen Pferde mußten hierzu von den Kreisen gestellt werden.

Bei den häufigen Mobilmachungen von 1831 bis 1850 waren die großen Mängel dieses ganzen Systems hervorgetreten. Die Landwehrtruppen hatten sich nicht immer als schlagfertig und unbedingt zuverlässig gezeigt; Disziplin und Leistungen waren vielfach ungenügend gewesen. Das war die einmütige Ansicht aller Kommandobehörden, die 1851 vom Kriegsministerium zur Äußerung aufgefordert wurden. Nach dem Urteil des damaligen Kommandeurs der 16. Division, Generals v. Bonin, hatten die meisten Landwehroffiziere sich als wenig brauchbar erwiesen, nicht zu befehlen verstanden und bei ihren Untergebenen keinen oder nur lauen, zögernden Gehorsam gefunden. Die Landwehrunteroffiziere taugten noch weniger. Den Mannschaften fehlte es an Schulung und Mannszucht, und doch bildeten sie sich, von der öffentlichen Meinung verleitet, ein, der eigentliche Kern und Rückhalt der Armee zu sein. Unter schwierigen Verhältnissen, bei Entbehrungen und Rückschlägen, würden diese Truppen nicht die Probe bestehen. Das ganze, auf Patriotismus, Selbstverleugnung, Aufopferungsfähigkeit und Begeisterung der Massen beruhende Landwehrsystem hätte wohl 1813, nach Jahren tiefster Erniedrigung und unerträglichen Druckes, Wunder vollbringen können, müsse aber in gewöhnlichen Zeitläuften versagen. Die Landwehr sei daher aufzulösen und umzuformen und eine gründliche Neugestaltung des stehenden Heeres hiermit zu verbinden. Da Bonin der Vertraute des damaligen Prinzen von Preußen war und auf dessen Betreiben schon 1852 zum Kriegsminister ernannt wurde, hat seine Auslassung besondere Bedeutung.

Abgesehen von den militärtechnischen Übelständen hatte aber das damalige Landwehrsystem auch persönliche Härten und volkswirtschaftliche Nachteile gezeitigt. Da nämlich die Bevölkerungsziffer in Preußen seit 1816 von 10 auf 18 Millionen angewachsen war, die Truppenteile seitdem aber keine Vermehrung erfahren hatten, konnten bei weitem nicht alle tauglichen Wehrpflichtigen zum Dienst herangezogen werden; die seit 1814 zu Recht bestehende allgemeine Wehrpflicht wurde daher keineswegs durchgeführt. Im Jahre 1852 z. B. sind rund 38 000 Mann eingestellt worden und fast 28 000 vollkommen brauchbare Leute von 20 bis 24 Jahren überzählig geblieben, obwohl man damals, bei dem vorhandenen Überschuß, die Diensttauglichkeit nach strengstem Maßstab beurteilte. Viele Tausende von durchaus tauglichen jungen

Männern konnten sich also alljährlich von jeder Dienstverpflichtung freilosen, während die einmal Eingestellten die persönliche Belastung viele Jahre hindurch zu tragen hatten und der Nationalwohlstand durch ihre vielfachen Wiedereinziehungen geschädigt wurde.

Kriegsminister v. Bonin legte bereits 1854 sein Portefeuille nieder. Im Ministerium wurde indes der Gedanke einer Heeresreform weiter verfolgt. Unter Würdigung aller vorstehend dargelegten Übelstände trat das Allgemeine Kriegsdepartement im Februar 1858 mit einem Reorganisationsplane hervor, dessen Hauptpunkte ihrer Wichtigkeit halber wiedergegeben seien: Es wurde vorgeschlagen, die Zahl der Linien-Infanterie-Regimenter und -Bataillone zu verdoppeln sowie die Etats der Artillerie und der Pioniere zu erhöhen und hierzu alle tauglichen jungen Leute einzustellen. Die Reservepflicht sollte um 1 Jahr verlängert werden. Die Landwehr-Infanterie aber sollte aus dem Feldheer ausscheiden, das nur noch aus Mannschaften vom 20. bis 26. Lebensjahre bestehen würde. Bei jedem Armeekorps sollten im Kriegsfalle nur 12 Landwehr-Bataillone zu Besatzungszwecken aufgestellt und hierzu die im 7. bis 12. Dienstjahre stehenden Mannschaften verwendet werden. Die älteren, meist verheirateten Wehrleute sollten von jedem Kriegsdienst befreit bleiben, was volkswirtschaftlich wie militärisch von Vorteil sei. Aus Ersparnisgründen wurde für die Infanterie eine 2jährige, für Fußartillerie und Pioniere eine 2½jährige Dienstzeit bei der Fahne mit nachfolgenden jährlichen Reserveübungen vorgeschlagen. —

Im Oktober 1857 hatte der Prinz von Preußen die Vertretung seines erkrankten Königlichen Bruders übernommen. Niemand hatte die großen Mängel der bestehenden Heeresverfassung klarer erkannt als er. Auf den Vorschlag des Allgemeinen Kriegsdepartements vom Februar 1858 traf er indes zunächst keine Entscheidung. Dagegen befahl der Prinz im Juni desselben Jahres dem ihm von früher wohlbekannten General v. Roon, seine Gedanken über eine durchgreifende Reform schriftlich niederzulegen. Aus der Einleitung der hierauf entstehenden Denkschrift Roons möchte ich einige Sätze wiedergeben, weil, was darin für Preußen gesagt ist, auch heute noch für das Deutsche Reich volle Gültigkeit hat: Preußen habe seine Großmachtstellung durch das Schwert erworben und könne sie nur durch die drohende Wucht und Schärfe seines Schwertes behaupten. Es bedürfe daher einer verhältnismäßig starken Kriegsmacht. Allerdings aus gleichem Grunde auch wohlgeordneter Finanzen. Indessen, „wer Leben und Börse zu schützen einer tüchtigen Waffe bedarf, kann sich vernünftigerweise nicht mit einer minder tüchtigen, wenngleich wohlfeilen, begnügen wollen. Wer es dennoch tut, wird den ausgegebenen geringeren Preis weggeworfen haben und sich zu spät überzeugen, daß er weiser und sparsamer gehandelt hätte, wenn er, um Leib und Gut zu sichern, um das Mehr nicht gegeizt haben würde". — Auch Roon befürwortete die Heranziehung aller tauglichen Wehrpflichtigen zum Waffendienst, wollte aber im Gegensatz zu Bonin die 3jährige Dienstzeit bei der Fahne erhalten wissen. Auch sonst zeigte sein Reformplan, der sich übrigens nur auf die Infanterie bezog, mancherlei Abweichungen von dem des Kriegsdepartements. Da sie praktisch nicht zur Geltung gekommen sind, mögen sie hier unberührt bleiben.

Am 7. Oktober 1858 übernahm Prinz Wilhelm endgültig die Regentschaft. In einer Ansprache an das von ihm berufene neue, liberale Staatsministerium

wies er nachdrücklich auf die Notwendigkeit hin, für Preußen ein „mächtiges und angesehenes“ Heer zu schaffen. Dem jetzt zum zweiten Male zum Kriegsminister ernannten General v. Bonin übersandte er zu Anfang des Jahres 1859 die beiden vorstehend erwähnten Reorganisationsentwürfe mit dem Auftrage, sie durch eine besondere Kommission begutachten zu lassen. Gleichzeitig sprach sich der Prinzregent mit Entschiedenheit dafür aus, daß im Sinne des Roonschen Projekts an der 3jährigen Dienstzeit festgehalten werde. Bonin aber trat an den Roonschen Reformplan mit sichtlichem Widerstreben heran. Er fand vieles daran auszusetzen und hielt dem Prinzregenten Ende Februar entsprechenden Vortrag.

Der Prinzregent behielt sich abermals die Entscheidung vor. Am politischen Horizont zog drohendes Wettergewölk empor und nötigte dazu, die Umformung des Heeres hinauszuschieben, um dessen sofortige Schlagfertigkeit nicht in Frage zu stellen. Preußen stand nahe davor, in den Kampf Österreichs mit Sardinien und Frankreich hineingezogen zu werden. Am 14. Juni wurde die Mobilmachung befohlen. Zum kriegerischen Eingreifen kam es freilich nicht. Die Mobilmachung hatte aber die großen Schwächen der preußischen Heeresorganisation wiederum grell beleuchtet.

So faßte denn der Prinzregent aus eigenstem Antriebe den Entschluß, die Rückführung der mobilen Armee auf den Friedensstand gleichzeitig zur gründlichen Heeresreform zu benutzen. Er entwarf eigenhändig die „Grundzüge zur Formation der Armee während eines Jahres vom 1. August 1859“ und beauftragte den Kriegsminister mit der weiteren Veranlassung. Die Landwehr-Infanterie-Bataillone sollten danach ihre sämtlichen Landwehrmannschaften entlassen und aus dem den Linien-Bataillonen zu entnehmenden jüngsten Jahrgang der Reserven und je 200 Rekruten einen neuen Mannschaftsstand bilden. An Stelle der Landwehroffiziere sollten sie abkommandierte Linienoffiziere erhalten, auch mit Unteroffizieren der Linie ausgestattet werden. Das bedeutete tatsächlich die Verdoppelung der Zahl von Infanterie-Regimentern und -Bataillonen des stehenden Heeres! — Die Landwehr-Kavallerie-Regimenter sollten aufgelöst werden, die Kavallerie-Regimenter des stehenden Heeres aber zunächst volle Kriegsstärke behalten. Artillerie, Pioniere und Train sollten auf erhöhtem Etat verbleiben. Erst im Dezember, 3 Monate nach erfolgter Rekruteneinstellung, sollten die letzten Reserven entlassen werden.

Es folgte nun eine Periode mehrmonatiger Arbeit des Allgemeinen Kriegsdepartements, das neuerdings dem reformfreudigen General v. Voigts-Rhetz unterstellt worden war. Nacheinander entstanden für die Durchführung des Reformwerkes verschiedene Entwürfe, — der zweite unter Mitwirkung Roons, und doch auch nicht zur vollen Zufriedenheit des Prinzregenten, der wieder eigenhändig eine „Neue Organisationsbasis“ zu Papier brachte. Ein hierauf entstehender dritter Entwurf zeigte im wesentlichen nachstehende Grundzüge:

8jährige Zugehörigkeit der tauglichen Wehrpflichtigen zum stehenden Heere, mit 3jähriger, bei der Kavallerie 4jähriger aktiver Dienstzeit (also 5- und 4jähriger Reservepflicht), dabei aber Dispositionsbeurlaubungen und sogenannte Wintermanquements im dritten Jahre bei allen Waffen.

Neubildung von 4 Garde- und 32 Linien-Infanterie-Regimentern zu je 3 Bataillonen sowie von 1 Garde- und 8 Linien-Reserve-Regimentern zu je 2 Batail-

lonen; alle Bataillone mit einem Friedensstand von 482, einer Kriegsstärke von nur 802 (statt 1002) Mann.

Neubildung von 18 Kavallerie-Regimentern, während Landwehr-Kavallerie nur noch im Bedarfsfalle, für den inneren Dienst im Lande, aufgestellt wird.

Formation der Artillerie-Regimenter zu 12 Batterien und Neubildung von je 4 Festungs-Kompagnien bei ihnen.

Verstärkung der Pioniere und des Trains.

Übungen der Reservisten, aber nicht der Landwehr.

Aufstellung von 36 Reserve-Bataillonen und 18 Reserve-Eskadrons aus überzähligen Reservisten im Mobilmachungsfall. —

Aber auch dieser Entwurf war noch nicht ganz nach dem Sinne des Prinzregenten. Die Winterbeurlaubungen und die Verminderung der Kriegsstärke der Infanterie-Bataillone wurden von vornherein von ihm verworfen. Im übrigen berief er, um noch die Ansicht erfahrener Generale zu hören, eine Kommission von 13 Mitgliedern, darunter auch Roon, und legte ihr gewisse, bestimmt formulierte Fragen zur Beantwortung vor. Dann, am 11. November, entschied er:

Sämtliche Infanterie-Regimenter, also auch die bisherigen 9 Reserve-Regimenter, werden zu 3 Bataillonen formiert. Eine Verdoppelung der Reserve-Regimenter erfolgt nicht.

Der Friedensstand der Bataillone wird auf 538 Mann erhöht; an der Kriegsstärke von 1002 Mann ist festzuhalten.

Von der Bildung von Reserve-Regimentern im Mobilmachungsfall wird Abstand genommen.

Für die (fortan nur noch Besatzungszwecken dienende) Landwehr-Infanterie werden im Frieden Stämme unterhalten. Die Landwehr-Bataillone sind zu kurzen Übungen zusammenzuziehen. —

8 Tage später reichte Bonin den hiernach abermals abgeänderten vierten Reorganisationsentwurf ein, erklärte aber zugleich, daß er dessen Durchführung für unmöglich halte, „da das innere Gleichgewicht der dabei kollidierenden Staatsinteressen, sowohl der finanziellen wie der staatswirtschaftlichen, empfindlich gestört sei.“ — Es war eine eigenartige Erscheinung, daß der Minister des Krieges durch seinen obersten Kriegsherrn darauf hingewiesen werden mußte, wie er vor allem die militärischen Interessen zu vertreten habe. Der Prinzregent schrieb ihm: „Sehr richtig bemerken Sie, daß die militärischen, staatswirtschaftlichen und finanziellen Interessen in einer gewissen Harmonie stehen müssen; aber ebenso wahr ist es, daß in einer Monarchie, wie der unserigen, der militärische Gesichtspunkt durch die beiden anderen nicht geschmälert werden darf; denn die europäische Stellung des Staates, von der wieder so vieles andere abhängt, beruht darauf. Der Friede selbst, ohne welchen keine Wohlfahrt des Ganzen noch der Einzelnen zu denken wäre, würde durch eine Beschränkung der inneren Tüchtigkeit und Schlagfertigkeit des Heeres gefährdet werden.“ Gleichzeitig wurde Bonin vom Regenten aufgefordert, gewissenhaft zu prüfen, ob er die Reorganisation nach den jetzigen Festsetzungen mit voller Überzeugung vertreten könne. Bonin erklärte sich dazu außerstande und erbat seinen Abschied. Der Prinzregent entband ihn

von dem Amt als Staats- und Kriegsminister und ernannte ihn zum kommandierenden General des VIII. Armeekorps.

Es ist eine anerkannte Tatsache, daß dem künftigen Heldenkaiser Wilhelm I. die besondere Gabe eigen war, zur Lösung bedeutender Aufgaben die geeignetsten Persönlichkeiten ausfindig zu machen. Am 5. Dezember 1859 wurde Roon zum Kriegsminister ernannt; er war der rechte Mann, um das große Werk der Heeresreform trotz aller noch zu bestehenden Kämpfe zum glücklichen Ende zu führen. Roon selbst hielt die Aufgabe für überaus schwierig. Die genaue Durcharbeitung des Reorganisationsplanes hatte ergeben, daß der Friedensstand des Heeres um rund 1300 Offiziere, 65 700 Unteroffiziere und Mannschaften und 14 500 Pferde zu vermehren und die jährliche Rekrutenzahl von 40 000 auf 63 000 Mann zu erhöhen waren. Alle tauglichen Wehrpflichtigen konnten dabei eingestellt werden; die Heeresausgaben aber wuchsen um 9 Millionen Taler im Jahr. Und die Landwehr, dieses Schoßkind der öffentlichen Meinung, sollte im Feldheere durch neue Linientruppen ersetzt werden! Das erregte im Parlament wie im Volke „die Ahnung dunkler Absichten der Reaktion". Dazu kam, daß nicht nur das Abgeordnetenhaus in überwiegender Mehrheit aus Liberalen, wenn auch gemäßigter Richtung, zusammengesetzt war, auch das Staatsministerium, in das der streng konservative General v. Roon nunmehr eintrat, war, wie erwähnt, ein liberales. Auf Widerstände mußte er hier wie dort gefaßt sein. Trotzdem verzagte er nicht. Er schrieb damals einem vertrauten Freunde: „Ein Menschenkind meiner Art kann gar nicht anders, als mit Gottes Hilfe auch das Schwerste und Gefährlichste versuchen, wenn es sich, wie hier, um das Wichtigste und Höchste handelt, was es in eines Mannes Lebensberuf gibt: um die politische Gesundheit des Vaterlandes. Das Reformwerk ist eine Existenzfrage für Preußen; es muß vollbracht werden."

Die Aussichten auf ein Gelingen waren freilich recht trübe. Das Abgeordnetenhaus überwies die ihm am 9. Februar 1860 zugehenden Regierungsvorlagen einer Kommission, und deren Verhandlungen ließen nur zu bald eine entschieden ablehnende Haltung erkennen. Gegen die Vorteile einer wirklichen Durchführung der allgemeinen Wehrpflicht — durch Einstellung der ganzen waffenfähigen Jugend — sowie einer Entlastung der älteren Wehrleute konnte sich zwar niemand verschließen. Aber das gleiche Ergebnis war, so meinte man, einfacher und billiger durch Einführung der zweijährigen Dienstzeit zu erreichen, „wenn man sich nur entschließen wollte, die Paradezöpfe abzuschneiden". Die von der Regierung offen zugegebene Notwendigkeit, die Mehrkosten der Reorganisation durch neue Steuern zu decken, diente natürlich dazu, die Abneigung der Kommission wie der großen Mehrheit in Parlament und Volk zu verstärken. Das grundsätzliche Einverständnis mit dem Regierungsentwurf schien unerreichbar. Daher entschloß sich die Regierung zu einem Kompromiß: sie begnügte sich mit der ihr vom Abgeordnetenhause erteilten Ermächtigung, „zur einstweiligen Aufrechthaltung und Vervollständigung derjenigen Maßnahmen, welche für die fernere Kriegsbereitschaft und erhöhte Streitbarkeit des Heeres erforderlich und auf den bisherigen gesetzlichen Grundlagen tunlich sind", für das laufende Jahr neben dem gewöhnlichen Budget 9 Millionen Taler zu verwenden. Die neuen Formationen durften zwar aufgestellt, dem Budgetrecht des Landtages sollte aber hierdurch für die Zukunft nicht

etwa vorgegriffen werden. — Der Prinzregent und sein Kriegsminister waren indes fest entschlossen, etwas Dauerndes zu schaffen, um wirklich „die Kriegsbereitschaft und erhöhte Streitbarkeit des Heeres“ zu erreichen. Die Reorganisation wurde daher mit Hilfe der bewilligten Mittel planmäßig weiter durchgeführt. Sie war im wesentlichen beendet, als am 2. Januar 1861 der Prinzregent den Königlichen Thron bestieg. Am 18. Januar wurden den neuen Truppenteilen in feierlichster Weise vor dem Standbilde Friedrichs des Großen Fahnen und Standarten verliehen, zum Zeichen, daß es sich nicht um widerrufliche, sondern um bleibende Formationen handelte.

Die verfassungsmäßige Regelung der Reorganisationsfrage stand allerdings noch aus und sollte auch so bald nicht erreicht werden. Das im Januar wieder zusammentretende Abgeordnetenhaus zeigte jetzt eine noch erheblich ungünstigere Haltung. Aus der gemäßigt-liberalen Mehrheit sonderten sich die entschieden demokratischen Elemente aus, schlossen sich unter dem Namen „Deutsche Fortschrittspartei“ zusammen, begannen, die auch im Lande unbeliebte Armee-Reorganisation heftig zu bekämpfen, und erreichten von der Mehrheit des Hauses, daß der ganze Militäretat in einer für die Regierung völlig unannehmbaren Weise beschnitten wurde. Zugleich begannen die häßlichsten Verdächtigungen der Armee und besonders des Offizierkorps, und wenn auch Roon unermüdlich für die Angegriffenen eintrat, es gelang ihm nicht, den Widerwillen der Abgeordneten gegen die Heeresreform zu besiegen.

Das Staatsministerium aber entschloß sich noch einmal zu einem Kompromiß; die Entscheidung des Kampfes wurde abermals hinausgeschoben. Roon, der seit Anfang 1861 nicht nur Kriegsminister, sondern auch Marineminister war, geriet in immer stärkeren Gegensatz zu seinen Ministerkollegen. Um so inniger wurde sein Verhältnis zum Könige, der ihm unbedingtes Vertrauen schenkte. Eine weitere Stütze fand Roon damals am Herrenhause, das seinerseits die bisher durchgeführte Heeresreform ausdrücklich als eine endgültige anerkannte.

Da die Sitzungsperiode des Abgeordnetenhauses zu Ende gegangen war, fanden im Dezember 1861 Neuwahlen statt. Sie fielen für die Regierung sehr ungünstig aus: die Fortschrittspartei erhielt bedeutenden Zuwachs. Bald nach Zusammentritt des Landtages im Januar 1862 zeigte sich die Unmöglichkeit, mit diesem Abgeordnetenhause eine Einigung zu erzielen. Sowohl der Militäretat wie der Entwurf eines Wehrgesetzes, wonach die Reservepflicht um 2 Jahre verlängert, die Gesamtdienstpflicht aber um 3 Jahre verkürzt werden sollte, wurde, unter stürmischer Forderung der zweijährigen Dienstzeit bei der Fahne, mit Entschiedenheit abgelehnt. Durch Königliche Verordnung vom 11. März wurde das Haus aufgelöst. Eine Woche darauf erfolgte ein Ministerwechsel im konservativen Sinne. Roon verblieb in seiner Stellung.

Aus den im Mai 1862 erfolgten Neuwahlen ging die Opposition wiederum verstärkt hervor. Im September verweigerte das Abgeordnetenhaus, nachdem es die bezüglichen Verhandlungen absichtlich so lange verzögert hatte, rundweg sämtliche Mittel für die Heeresreform. Nun entschloß sich der König, dem wiederholten Vorschlage Roons folgend, Bismarck als Ministerpräsidenten zu berufen. Die rücksichtslose Energie dieses großen Staatsmannes sicherte den schließlichen Erfolg, wenn auch der Konflikt zunächst freilich verschärft wurde. Ohne daß überhaupt ein Staatshaushaltsgesetz für 1862 zustande gekommen war, wurde der Landtag geschlossen, und die

Regierung übernahm nun die Verwaltung unter ihrer alleinigen Verantwortung. Leidenschaftlicher als je entbrannte aber der Kampf, als das Abgeordnetenhaus zu Anfang des Jahres 1863 wieder zusammengetreten war. Der Herbst dieses Jahres brachte seine abermalige Auflösung, Neuwahlen und — unverminderte Stärke der Opposition im neuen Hause.

Die Kostenansätze für die Heeresreform wurden wiederum gestrichen. Außerdem und mit noch größerer Heftigkeit wandte sich das Abgeordnetenhaus gegen die von Bismarck geleitete äußere Politik Preußens und versagte der Regierung die zum militärischen Einschreiten gegen Dänemark geforderten Geldmittel.

Man täuschte sich indes in der Annahme, die Regierung unter den Willen des Parlaments zwingen zu können. Der König schloß den Landtag und befahl die Mobilmachung von 3 Infanterie-Divisionen und 1 Kavallerie-Division. Pünktlich und ohne jeden Zwischenfall vollzog sich das Kriegsaufgebot, und handgreiflich traten schon bei dieser Gelegenheit die großen Vorteile der neuen Heeresorganisation hervor. Die ins Feld rückenden Truppen aber zeigten, daß in die Armee ein frischer Geist eingezogen war. Voll Genugtuung sah zumal das Offizierkorps der Stunde entgegen, wo es angesichts der in Parlament und Presse jahrelang erlittenen Verunglimpfungen den Beweis seiner Kriegstüchtigkeit erbringen durfte. Die Erstürmung der starken Düppel-Stellung am 18. April 1864 war die erste bedeutende Waffentat preußischer Truppen nach 50jährigem Frieden. Lauter Siegesjubel durchbrach in den preußischen Landen die weit verbreitete politische Mißstimmung. Am 22. Juni folgte der heldenkühne Übergang nach Alsen; der Feldzug war glücklich entschieden.

Es war zu hoffen, daß der im Januar 1865 wieder einberufene Landtag der Reorganisation des Heeres, die sich so glänzend bewährt hatte, nun endlich zustimmen würde. Noch aber war es nicht so weit. Der Kampf entbrannte aufs neue und nahm abermals die leidenschaftlichsten Formen an. Obwohl die politische Lage Preußens Österreich und den deutschen Mittelstaaten gegenüber den baldigen Ausbruch eines neuen, größeren Krieges wahrscheinlich machte, verwarf das Abgeordnetenhaus den wieder eingebrachten Wehrgesetz-Entwurf, verweigerte es die nachträgliche Genehmigung der durch den Feldzug von 1864 entstandenen Kosten und strich die im Militäretat zur Aufrechterhaltung der Heeresreform geforderten Mittel. Eine kurze Session zu Anfang des Jahres 1866 verlief ebenso unfruchtbar.

Der Mai dieses ereignisreichen Jahres brachte die Mobilmachung der gesamten preußischen Armee. Sie verlief mit der größten Ordnung und Sicherheit. Unberührt durch die regierungsfeindliche Agitation im Lande leisteten die Hunderttausende von Reservisten und Landwehrleuten dem Rufe ihres Königs bereitwilligst Folge. Der Geist des Heeres war vortrefflich und berechtigte für den Ausgang des Krieges zu den stolzesten Erwartungen. Sie sollten sich in vollem Umfange erfüllen. Ruhmgekrönt kehrten die preußischen Truppen in die Heimat zurück.

Die in kürzester Frist kriegsbereite Armee hatte innerhalb weniger Wochen die Macht Österreichs und seiner Verbündeten gebrochen. Dabei hatte die Landwehr, die nach der früheren Wehrverfassung die Hälfte des mobilen Feldheeres ausmachte, mit der vereinzelten Ausnahme von Langensalza nirgends dem feindlichen Feuer ausgesetzt zu werden brauchen. Das gegen den Willen der Volksvertretung durchgesetzte Werk

der Armeeorganisation konnte nicht glänzender gerechtfertigt werden als durch diese Tatsachen. Bei Königgrätz hatte König Wilhelm den endgültigen Sieg wie über den äußeren, so auch über seine inneren Feinde errungen. Das neugewählte Abgeordnetenhaus nahm die Indemnitätsvorlage an und bot zur verfassungsmäßigen Erledigung des Budgets für 1867 die Hand. Die jahrelangen schweren Kämpfe um die Heeresverfassung hatten endlich einen befriedigenden Abschluß gefunden.

Jetzt, wo wir jene ernste und große Zeit von historischer Warte aus überblicken, wissen wir, daß die von der hohen Einsicht Kaiser Wilhelms I. geplante, von Roon und Bismarck durchgefochtene Umgestaltung der preußischen Kriegsrüstung den Grund gelegt hat zu Deutschlands jetziger Macht und Größe.

In Ehrfurcht und Dankbarkeit würdigen wir heute das Verdienst jener drei großen Männer, die es verstanden haben, das einmal als richtig erkannte Ziel trotz großer Widerstände in der Volksvertretung zu erreichen. Hervorzuheben ist auch, daß die organisatorische Reformarbeit des Kriegsministers v. Roon vollstes Verständnis und tatkräftigste Unterstützung bei dem genialen Chef des Generalstabes, dem General v. Moltke, fand, dem es beschieden war, die im Feuer des parlamentarischen Kampfes geschmiedete Waffe als bestes Argument für die Richtigkeit der Regierungsansichten zu verwenden und in drei siegreichen Kriegen die Grundlagen zu schaffen, auf denen der stolze Bau des Deutschen Reiches entstand und noch steht. Das einmütige, feste Zusammenhalten aller an dem großen Reformwerk Beteiligten während der Konfliktsjahre, das nie einen Zweifel an der Übereinstimmung der Ansichten der maßgebenden Stellen in der Öffentlichkeit aufkommen ließ, hat nicht zum wenigsten zur glücklichen Durchführung der Heeresreorganisation beigetragen.

In der hinter uns liegenden Zeitspanne von 50 Jahren ist die preußisch-deutsche Armee zu immer größerer Vollkommenheit entwickelt, zum unbestritten ersten Heere der Welt ausgestaltet worden. Vielfach hat sie im Laufe der Jahre bewiesen, daß sie dank ihrer Stärke das beste Bollwerk des Friedens ist; nunmehr fertig und jederzeit bereit, ist das Heer das unentbehrliche Mittel für die Durchführung der kontinentalen deutschen Politik geworden, das segenstiftende Instrument, um den Frieden Europas aufrechtzuerhalten.

Unter seinem Schutze haben sich Landwirtschaft, Handel und Industrie derart entwickeln können, daß aus dem vorwiegend agrarischen Deutschland heute ein Land geworden ist, dessen Interessen unlösbar in das Getriebe der Weltwirtschaft verflochten sind, so verknüpft mit den überseeischen Beziehungen zu anderen Völkern, daß diese deutsche Armee heute nicht mehr imstande sein würde, ihrem vornehmsten Daseinszweck, den Frieden in Ehren gegen jeden Gegner zu erhalten, allein zu entsprechen. Auch für die Erfüllung anderer wichtiger Aufgaben, als da sind: berechtigte deutsche Ansprüche in der Welt mit Nachdruck zu vertreten, Ellenbogenfreiheit auch außerhalb der engeren Grenzen des Vaterlandes zu schaffen, Handel, Wandel und Kolonien zu schützen und die Küsten von fremden Angriffen freizuhalten, bedarf das Reich neben der starken Armee heute der starken Flotte.

In diesem Jahre, dem fünfzigsten nach der preußischen Armeeorganisation, ist gerade ein Jahrzehnt verstrichen, seitdem der Reichstag, nach gewissenhafter

Prüfung der Lage der Dinge und durchdrungen von der Notwendigkeit dieses Schrittes, durch Annahme des Flottengesetzes den wohlerwogenen und unwiderruflichen Entschluß des deutschen Volkes bekundete, sich auch zur See eine Wehrmacht zu schaffen, eine Wehrmacht, die imstande ist, ergänzend an die Seite der Armee zu treten. Die Durchführung dieser „Reorganisation der Marine" bezweckte, ähnlich wie die preußische Armeereorganisation dies in bezug auf die Zahl der Regimenter tat, eine Verdopplung der schwimmenden Machtmittel. Wenn für ihre Annahme durch die Volksvertretung kein sechsjähriger, mit Leidenschaft durchgeführter parlamentarischer Kampf notwendig war, so ist dies neben der überzeugenden Wucht der Momente, die für die Notwendigkeit der Flottenvergrößerung vorgebracht werden konnten, neben der Einsicht der Abgeordneten auch dem Umstande zu danken, daß die Geschichte schlagend bewiesen hat, wie notwendig die preußische Armeereorganisation von 1860 war und wie sie sich bewährt hat.

In dem durch die Befreiungskriege, die Volkserziehung und die allgemeine Wehrpflicht zum Militärstaat gewordenen Preußen von 1860 konnte man im Laufe weniger Jahre vollwertige Regimenter „aus dem Boden stampfen". Eine Flotte braucht längere Zeit zu ihrem Ausbau. Auf 20 Jahre berechnete das Flottengesetz die Durchführung der Maßnahmen, die erforderlich schienen, um dem Reich die Seerüstung zu geben, der es bedarf. Die Hälfte der Zeit ist verstrichen. Neben der organisatorisch fertigen Armee steht heute, noch mitten in ihrer Entwicklung, die deutsche Flotte. Sie wird sich in dieser Zeit, in der die preußische Armee das 50 jährige Jubiläum ihrer Reorganisation feiert, gern daran erinnern lassen, daß auch sie auf der Basis aufgebaut ist, die durch die Taten König Wilhelms, Roons, Bismarcks geschaffen war, und daß ohne die Siege der neuorganisierten preußischen Armee ein Deutsches Reich, seine unvorhergesehene Blüte, sein Handel, seine Industrie und damit die Voraussetzungen für einen Flottenausbau unmöglich gewesen wären.



Admiral of the Fleet Lord Fisher of Kilverstone.

Am 25. Januar 1909 ist Admiral Lord Fisher mit dem Beginn des 70. Lebensjahres nach etwas mehr als 5jähriger Amtsführung von dem Posten des Ersten Seelords der englischen Admiralität zurückgetreten. Seit der 1830 erfolgten Errichtung des jetzigen Board of Admiralty hat kaum je ein Inhaber dieses Postens eine so machtvolle Stellung unter einem konservativen und einem liberalen Kabinett eingenommen, so einschneidend, gewissermaßen revolutionierend in den Entwicklungsgang der großen englischen Flotte eingegriffen und in so kurzer Zeit seine Ideen über ihre beste Organisation und kriegsmäßigste Ausbildung trotz vieler Widersacher zum Siege zu führen vermocht wie Admiral Lord Fisher. Seit dem Jahre 1902, dem Jahre des Eintritts Lord Fishers als Zweiter Seelord in die Admiralität, hat die englische Marine derartige Wandlungen durchgemacht, daß sie im Jahre 1910 nicht nur ihrer äußeren Struktur, sondern auch ihrem Wesen und ihrer Leistungsfähigkeit nach wesentlich anders beurteilt werden muß als noch vor kaum einem Jahrzehnt. Läßt schon das Unternehmen einer solchen Umwälzung auf eine hervorragende, kraftvolle Persönlichkeit schließen, so legt die kurze Spanne Zeit, in der diese Umwälzung vollbracht wurde, weiteres Zeugnis ab für die dieser Persönlichkeit innewohnende Energie, Arbeitskraft, Rücksichtslosigkeit, ja sogar Skrupellosigkeit, und so beweist der Umstand ihres gleich beherrschenden Einflusses unter einem konservativen und einem liberalen Kabinett, daß sie nicht nur über hervorragende Fachkenntnisse verfügte, sondern auch dauernd vermochte, die verschiedensten Kräfte für ihre Idee nutzbar zu machen, die in dem Satze „efficiency with economy" zusammengefaßt werden kann, und daß sie über eine große Anpassungsfähigkeit verfügte. Die „Times" gab bei der Ernennung Sir J. Fishers zum Ersten Seelord folgendes Urteil über ihn ab: „He has impressed the popular imagination as a man of boundless energy and untiring activity, of large originality in initiative, and of rare versality and resource of judgment, not always unerring perhaps, but masculine, fearless, and acute; of immense confidence in himself, sustained by a long record of strenuous public service; of consuming zeal for the efficiency of the nation's defences, and for the ruthless elimination of anything and everything in the establishment and organization of the Navy which does not make directly for the readiness of the Fleet for war," und hält bei seinem Abgange dieses Urteil mit dem Zusatze aufrecht: „that the schemes with which Sir John Fisher was credited were schemes which to the old Navy will almost inevitably wear the aspect of revolution, while even the new Navy may not always be able to omit the initial letter of that word in spelling them out: That is, we believe, in the main a true explanation of the sense of unstability, unrest and dislike aroused in many quarters by the manners and methods of Sir John Fisher — by his methods, perhaps, even more than by his measures". Hiermit wird klar angedeutet, daß neben den Größen auch Schwächen der Person Fishers innewohnten. Obgleich im Verkehr äußerst liebenswürdig und entgegenkommend, wird ihm doch von seinen Gegnern Unaufrichtigkeit, ja sogar Verschlagenheit und Hinterlist und eine große

Eitelkeit vorgeworfen, die ihn zur Parteilichkeit und zu Reklamen seiner Taten durch seine Anhänger verleiteten. Er selbst trat als Redner selten auf; seine Reden entbehrten nicht der Originalität, seine Stärke war aber die Feder; er schrieb die wichtigsten seiner Anordnungen selbst. Als praktischer Flottenführer ist er nicht besonders hervorgetreten; seine Gebiete waren Organisation und Strategie.

Ist es schon an und für sich interessant, den Werdegang einer solchen Persönlichkeit zu verfolgen und deren Taten auf ihre Ursachen, Berechtigung und Erfolge hin genauer zu prüfen, so ist das bei Lord John Fisher noch in erhöhtem Maße der Fall, weil die von ihm getragene englische Flottenpolitik nicht nur bestimmend auf die Entwicklung anderer Flotten eingewirkt hat, sondern auch ein wesentlicher Faktor für die heutige weltpolitische Lage geworden ist.

I. Sein Werdegang.

Im Jahre 1841 als Sohn des Captain W. Fisher der 78. Highlander, eines schottischen Regiments, geboren, hat er etwas malaiisches Blut durch seine Mutter in sich, die als eine außergewöhnliche Frau von großem Organisationstalent und großer Energie, aber noch größerer Herrschsucht geschildert wird. Noch nicht 14 Jahre alt trat er in die Marine ein, also etwa in dem Alter, in dem nach der Personalreorganisation von 1902 auch jetzt die Kadetten eingestellt werden. Den Krimkrieg machte er in der Ostsee auf einem Schiffe der Flotte des Admirals Napier mit. Seine Beförderung zum Lieutenant erhielt er 1860 im Kriege gegen China, wo er sich bei der Einnahme Cantons und der Peiho-Forts auszeichnete. 1869 wurde er zum Commander, 1874, im Alter von 33 Jahren, zum Captain befördert und blieb in diesem Dienstgrade 16 Jahre, bis zum Jahre 1890. Während dieser Zeit war er 1879 als Kommandant der „Excellent“ Präsident der Kommission zur Revision der Gunnery Manual of the Fleet, befehligte 1882 die „Inflexible“ beim Bombardement von Alexandria und konstruierte hier mit dem jetzigen Vizeadmiral Poore zusammen einen gepanzerten Eisenbahnzug, der bei den Operationen gegen Arabi Pascha gute Dienste leistete. Im Jahre 1886 wurde er Director of Naval Ordnance and Torpedoes in der Admiralität, daran anschließend 1891 Oberwerftdirektor in Portsmouth; von 1892 bis 1897 war er Controller of the Navy in der Admiralität, in welcher Stellung er 1896 zum Vizeadmiral aufrückte. Er war also im besten Mannesalter, vom 45. bis 56. Lebensjahre, in den für die Entwicklung des Kriegschiffsmaterials leitenden Stellungen tätig und half hier diejenigen Schiffstypen schaffen, die bis zum Übergang zur „Dreadnought“- und „Invincible“-Klasse die Musterschiffe gewesen sind und die die von seinem späteren Gegner Lord Beresford veranlaßte Naval Defence Bill in die Tat umsetzten. Wieweit er auf die Typenbestimmung eingewirkt hat, läßt sich nicht sagen. Als Verkörperung seiner eigensten Ideen wird die „Renown“ bezeichnet, die aber nicht bahnbrechend geworden, sondern Einzelschiff geblieben ist; sie bildet mit den beiden Linienschiffen „Barfleur“ und „Centurion“ eine Unterbrechung der Entwicklung der Schiffe der „Trafalgar“-, „Royal Sovereign“-Klasse zur „Majestic“-Klasse und die einzige Gruppe von englischen Linienschiffen, die als Hauptarmierung ein kleineres Kaliber als das 30,5 cm-Geschütz hatte. „Renown“ hat fast nur als Flaggschiff Sir John Fishers Dienst getan, sie wurde bald darauf

als Schiff für den Prince of Wales zur Reise nach Indien umgebaut, blieb dann mit der hierfür getroffenen Einrichtung jahrelang liegen und soll jetzt als Heizerschulschiff aufgebraucht werden. Einen wesentlichen und dauernden Einfluß hat Sir John Fisher dagegen auf die Entwicklung des Torpedobootswesens ausgeübt, auf den Übergang zum Torpedobootzerstörer-Typ. Aus beiden Tatsachen läßt sich bereits erkennen, daß er seine eigenen Ideen über die geeignetsten englischen Kriegschiffstypen hatte.

Nach dieser 11jährigen Periode wurde Sir John Fisher 1897 zum commander in chief der nordamerikanischen und westindischen Station ernannt, die zu der Zeit bedeutend stärker besetzt war als jetzt, von dieser Stellung aber im Frühjahr 1909 bereits wieder abberufen, um als Marinedelegierter an der I. Haager Friedenskonferenz teilzunehmen. Hier trat er bei der Behandlung der Frage der Abschaffung des Seebeuterechts energisch für dessen Beibehaltung ein und ließ auch seine Grundanschauung über alle internationalen Abmachungen „might is right" des öfteren deutlich durchblicken. Der damalige Erste Lord der Admiralität, Lord Goschen, hatte ihn zum Delegierten gewählt, weil kein anderer Admiral so genau die Ziele und Grundlagen der englischen Marinepolitik kannte. Im Haag selbst erwarb er sich durch seine Vorliebe fürs Tanzen den Beinamen „the dancing admiral". Während seiner dortigen Tätigkeit erhielt er seine Ernennung zum Oberstkommandierenden des damals stärksten Flottenverbandes, der Mittelmeerflotte. Bei der derzeitigen politischen Lage, der noch nicht völlig überwundenen Faschoda-Affäre, wurde dieser Verband als die vorderste Kampflinie angesehen. Admiral Fisher verlangte deshalb eine große Kriegsbereitschaft und trat mit hohen Forderungen, die sich in dieser Richtung bewegten, an die Admiralität heran, so daß der Erste Lord, Lord Selborne, sich veranlaßt sah, mit dem Zivillord und dem Director of Naval Intelligence zur Untersuchung der Angelegenheit nach Malta zu fahren. Die Wünsche Admiral Fishers wurden darauf befriedigt. Während dieses Kommandos begann Admiral Fisher auch wiederholt die Notwendigkeit der besseren Ausbildung der Offiziere für die moderne Kriegführung zu betonen. Auf dem Gebiet der taktischen Entwicklung sind besondere Fortschritte durch ihn nicht bekannt geworden. Nachdem er 1901 zum Admiral befördert worden war, wurde er 1902 des Mittelmeerkommandos enthoben und trotz seines Dienstalters noch zum Zweiten Seelord in der Admiralität ernannt, deren Erster Lord Lord Selborne und deren Erster Seelord Admiral of the Fleet Sir Walter Kerr waren. Beider Zutrauen besaß Sir John Fisher in hohem Maße. Er konnte deshalb sofort an die reorganisatorische Tätigkeit herangehen, die er sich zur Lebensaufgabe gesetzt hatte. Das vom Zweiten Seelord besonders zu bearbeitende Gebiet, die Personalangelegenheiten, gab ihm Gelegenheit, sie am schwierigsten, aber wichtigsten Punkte, der Personalausbildung, zu beginnen, nach dem Grundsatze: Menschen kämpfen, nicht Schiffe. Diese Tätigkeit wurde noch einmal auf kurze Zeit von 1903 bis 1904 durch seine Ernennung zum Stationschef von Portsmouth wenn auch nicht unterbrochen, so doch verlangsamt. Hier konnte er der eigenen Personalreorganisation in den Sattel helfen und seine Befähigung für organisatorische Probleme als Mitglied der Esher-Kommission, die Vorschläge für die Umorganisation des Kriegsministeriums zu machen hatte, weiterhin beweisen. Das Imperial Defence Committee verdankt den Vorschlägen dieser Kommission seine Entstehung. Ende 1904

folgte er dann Sir Walter Kerr als Erster Seelord mit einem Programm, das Lord Esher in die Worte zusammenfaßt: for increasing the efficiency of the fighting fleet, for a redistribution of the fleet on strategical grounds, and for a complete change in the personnel of the Navy based not upon grounds of economy but of efficiency. Um dieses ungehinderter durchführen zu können, hatte er als Zweiter Seelord seinen Einfluß zur Hebung der Stellung des Ersten Seelords eingesetzt. Am 10. August 1903 wurde die order in council erlassen, nach der die übrigen Seelords und der Zivillord in wichtigen Fragen die Ansicht des Ersten Seelords einzuholen haben, jener darauf dem Ersten Lord über das zu Veranlassende Vortrag hält und vorschlägt, welche Fragen dem ganzen Board zur Beratung vorzulegen sind. Insbesondere ist der Erste Seelord responsible for advice on naval policy, for the distribution and war organization of the fleet, and for its general discipline and efficiency. Diesen bestimmenden Einfluß auf die gesamten Marineangelegenheiten hat er sich dann nicht nur unter Lord Selborne und Lord Cawdor, sondern auch nach dem Kabinettswechsel und der Übernahme der Regierung durch die liberale Partei unter Lord Tweedmouth und Mr. McKenna zu erhalten verstanden. Auch wußte er sich as principal aide de camp das besondere Vertrauen des Königs zu gewinnen und zu erhalten. 1905 zum Admiral of the Fleet befördert, wurde er am 9. November 1909 wegen seiner Verdienste um die Marine in den englischen Peersstand erhoben unter dem Namen Lord Fisher of Kilverstone. Trotz dieser Erfolge ist sein Rücktritt ein Jahr vor der Erreichung der Altersgrenze kein ganz freiwilliger, sondern bedingt durch die Erfahrung, daß sein Reorganisationswerk ihm einflußreiche persönliche Widersacher gebracht hatte, deren Angriffe sein Werk schließlich noch gefährden konnten. Das Vertrauen des Königs und des Kabinetts haben ihn aber Mitglied des Imperial Defence Committee bleiben lassen, so daß er seinen Einfluß auf die allgemeine Gestaltung der Marinepolitik noch weiter geltend machen kann und bei seiner Persönlichkeit auch geltend machen wird.

II. Sein Werk.

1. Die Personalreorganisation.

Viele Jahre vor Eintritt Sir John Fishers als Zweiter Seelord in die Admiralität hatten bereits die Erörterungen darüber geschwebt, ob das bestehende System der Ausbildung der Seeoffiziere und des seemännischen Personals bei der zunehmenden Ausbreitung der Technik an Bord der Kriegschiffe noch zweckmäßig sei und ob man der Ausbildung in der Takelage wirklich den Wert beizulegen habe, der ihr aus alter Tradition oder Vorliebe noch zugemessen wurde. Den höheren wissenschaftlichen Anforderungen hatte man durch Erhöhung der Eintrittsalter gerecht zu werden versucht. Der Kadett wurde zuletzt im Alter von 14½ bis 15½ Jahren eingestellt und dann in 4½ Jahren, davon der größte Teil auf der „Britannia“, zum sublieutenant herangebildet. Ferner war seit Jahren vom Marine-Ingenieurkorps eine kräftige Agitation, unterstützt von der Fachpresse, eingeleitet, den Ingenieuren executive-Rang zu geben und sie in jeder Hinsicht den Seeoffizieren gleichzustellen. Die Verwendung der Offiziere der Royal Marines an Bord war bei ihrer lediglich infanteristischen Ausbildung beschränkt. Diese Verhältnisse bedrohten die Leistungsfähigkeit des

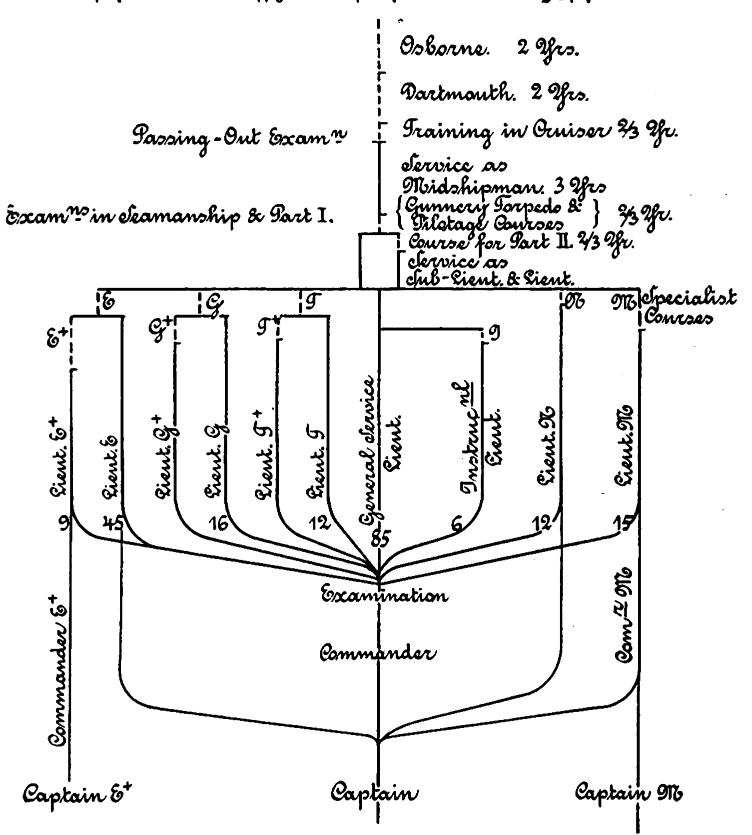
Offizierkorps im ganzen, vor allem die militärische Einheitlichkeit. Ein möglichst einheitliches Offizierkorps zu schaffen, war der Grundgedanke der Fisherschen Offizierreorganisation. Er fand in der Denkschrift der Ersten Lords der Admiralität vom 25. Dezember 1902 Ausdruck: „In früherer Zeit genügte es, wenn ein Seeoffizier Seemann war. Jetzt muß er Seemann, Artillerist, Soldat, Ingenieur und gleichzeitig wissenschaftlich gebildet sein. Nicht nur die Ausbildung der Spezialoffiziere in den exakten Wissenschaften muß vielseitiger sein, weil die durch Elektrizität, Hydraulik oder Dampf getriebenen Maschinen von Jahr zu Jahr komplizierter werden, sondern auch eine größere allgemeine Bildung ist dringendes Bedürfnis. Hierbei muß dem Seeoffizier sein zweifellos seemännischer Charakter erhalten bleiben. Dieser Charakter wird durch eine frühe Erziehung zur Verantwortlichkeit, zur Selbständigkeit und zu der für den Dienst notwendigen Gleichförmigkeit entwickelt. Jetzt wie früher ist der vollendetste Seeoffizier derjenige, in dem die Berufskenntnisse sich mit starken Charaktereigenschaften vereinigen. Ein Seeoffizier mit den besten theoretischen Kenntnissen, aber ohne praktische seemännische Erfahrung wird niemals ein siegreicher Führer sein; anderseits wird sich der praktischste Seemann nie über ein gewisses Niveau erheben, wenn er nicht die theoretischen Probleme seines Berufs durchdacht und jede Gelegenheit zur Erweiterung seiner Berufskenntnisse wahrgenommen hat. Die Macht der militärischen Einheitlichkeit kann kaum überschätzt werden. Die Seeoffiziere, die Ingenieure, die Offiziere der Marines sind sämtlich für die Leistungsfähigkeit der Flotte notwendig, sie müssen ihre ganze Laufbahn hindurch nebeneinander dienen. Das Gefühl ihrer Zusammengehörigkeit ist für die Wohlfahrt der Marine ausschlaggebend." Dieser Grundgedanke ist nie verlassen worden, wenn auch der Plan in seiner ursprünglichen Form nicht zur Ausführung gekommen ist. Dieser sah vor eine gemeinsame Auswahl, Einstellung und Ausbildung des Ersatzes der Seeoffiziere, Marine-Ingenieure und Offiziere der Marines bis zum bestandenen Examen als sublieutenants (Eintrittsalter 12½ bis 13 Jahre), 4 Jahre auf einer Schule (Osborne, Dartmouth), 3 Jahre an Bord, 9 Monate Kurse in Greenwich und Portsmouth — und danach eine Teilung der Laufbahnen, ohne daß sie wieder zusammenführten, wenn dies auch noch nicht direkt ausgesprochen war. 2 Jahre später, im Dezember 1904, wurde eine Kommission unter Admiral Douglas zur Prüfung der Frage eingesetzt, ob eine dauernde Trennung und Spezialisierung der 3 Offizierkategorien notwendig sei. Sie verneinte die Frage und hielt nur eine Spezialisierung für einen bestimmten Zeitraum für erforderlich.

Über den Ausbildungsgang der Offizieraspiranten und Offiziere sowie über die Gestaltung der Laufbahn der einzelnen Offizierskategorien gibt die nachstehende, der „Times" entnommene schematische Darstellung einen guten Überblick.

Danach setzt das englische Marineoffizierkorps sich aus folgenden Gattungen zusammen:

1. Den General Service Officers, die keine Spezialausbildung erhalten und deren Laufbahn voraussichtlich im allgemeinen mit dem Commander ihren Abschluß finden wird;
2. den Offizieren, die auf Grund von Spezialkursen die Befähigung als Artillerie- (G), Torpedo- (T), Navigations- (N), Ingenieur- (E), Marine-Infanterie-

Übersicht über die Offizierslaufbahnen in der englischen Marine.



1. Punktierte Linien: Ausbildungskurse. 2. Die Zahlen entsprechen Jahrgang von 200.
3. Prüfung zum Commander (Strategie, Taktik, Seekriegsgeschichte, fremde Marinen, Signallehre).

und Artillerie- (M) oder endlich als Instruktionsoffiziere (I) (d. h. Seekadettenoffiziere auf den Schiffen der Flotte) erwerben, als Leutnants hauptsächlich in diesen Spezialfächern tätig sind und als Commander in der Regel wieder der eigentlichen Seeoffizierberufstätigkeit zugeführt werden;

3. den ausgewählten Spezialisten des Artillerie- (G†), Torpedo- (T†) und Ingenieurfaches (E†), die bei den Spezialkursen besonders gute Leistungen erzielt haben und daher eine weitere Ausbildung in den betreffenden Fächern erhalten, die sie in erster Linie für die höheren Stellen geeignet erscheinen läßt; auch sie kehren — abgesehen von den E†-Offizieren — in der Mehrzahl als Commander zur allgemeinen Laufbahn zurück;

4. denjenigen Spezialisten des Ingenieur- (E†) und Infanteriefaches (M), die auf die weitere Seeoffizierlaufbahn verzichten und sich auch nach der Beförderung zum Commander ihrem Spezialfache weiter widmen. Dazu kommen schließlich die Naval Constructors, die sich zum Teil aus den Osborne-Kadetten rekrutieren sollen.

Für die Weiterbildung der Offiziere wurde ein Naval War College zu Portsmouth mit 4monatigen Kursen für Stabsoffiziere und Flaggoffiziere geschaffen und War Courses in den Hauptkriegshäfen eingerichtet, in denen über Seekriegslehre, Geschichte, Völkerrecht und Neuerungen auf dem Gebiete des Waffenwesens vorgetragen wird.

Neben dieser Modernisierung der Ausbildung der Offiziere und ihres Ersatzes wurde sofort auch die Beförderungsfrage neu zu regeln unternommen und eine Kommission unter Lord Goschen eingesetzt, deren Vorschläge die Grundlage für eine Order in Council vom 8. Dezember 1903 schufen. Diese Order bezweckt vornehmlich, tüchtige Offiziere in jungen Jahren in die Kommandanten- und Flaggoffizierstellungen zu bringen, ohne an der bisherigen Gewohnheit zu rütteln, die Admirale aus den captains nach dem Dienstalter zu befördern, und wollte dies durch eine Herabsetzung der Altersgrenzen um 3 bis 5 Jahre und durch um 2 bis 3 Jahre frühere Pensionierung bei Nichtbeschäftigung erreichen. Jetzt haben die jüngsten captains ein Lebensalter von 36 bis 37, die Kontreadmirale ein solches von 41 (einer sogar 39), die Vizeadmirale ein solches von 52 Jahren.

Die Mannschaftsausbildung wurde in dem gleichen Zeitraum den modernen Verhältnissen angepaßt. Die getakelten Schiffsjungenschulschiffe kamen in Fortfall; die Jungen werden jetzt an Land und Bord der Schiffe mit Stammbesatzungen und seegehender Panzerkreuzer ausgebildet. Die Ausbildung der Spezialisten wurde teilweise den Schiffen selbst übertragen, um die Schulen zu entlasten. Vor allem aber wurde das Maschinenpersonal umgestaltet. Es wurde nach verschiedenen Versuchen eine aus den Heizern hervorgehende Wachtmaschinistenlaufbahn (warrant mechanicians) und eine Werkmeisterlaufbahn aus den als boy artificers eintretenden Maschinenhandwerkern geschaffen. Die Offiziersreorganisation brachte die Notwendigkeit mit sich, tüchtige Deckoffiziere für den Maschinendienst heranzubilden. Die Zahl der Royal Marines und der coastguards wurde beschränkt. Schließlich wurde zur Deckung des Mobilmachungsbedarfs das System der special service-men, die nach 4jähriger aktiver Dienstzeit 8 Jahre in der Fleet Reserve zu dienen haben, eingeführt und weiter ausgebaut. Die Fleet Reserve wurde hiermit zum Hauptreservedepot für den Mobilmachungsfall gemacht, die Bedeutung der Naval Reserve dagegen vermindert, da sie, aus der Handelsmarine sich rekrutierend, keine so sichere Reserve ist.

2. Die Umgestaltung des Materials.

Gleich nach Übernahme der Geschäfte des Ersten Seelords veranlaßte Sir John Fisher die Einsetzung eines Committee of Design unter seinem Vorsitze, mit dem Zweck, die im russisch-japanischen Kriege auf dem Gebiete des Schiffbaus gemachten Erfahrungen, über die die Admiralität durch einige englische Seeoffiziere unterrichtet war, die auf den japanischen Schiffen in nächster Nähe des Oberstkommandierenden an den Operationen teilgenommen hatten, für die englischen Schiffe möglichst bald nutzbar zu machen.

Das Resultat war die „Dreadnought"- und die „Invincible"-Klasse. Mit beiden wurden unter großer Deplacementssteigerung ganz neue Typen, das all-big-gun-Linienschiff und der Gefechtspanzerkreuzer, eingeführt, die Mittelarmierungen kamen in Fortfall, der Geschwindigkeit wurde ein großer Wert beigelegt, die Kolbenmaschinen

ersetzte man durch Turbinen. Die Pläne wurden sehr geheim gehalten, die „Dreadnought" wurde mit äußerster Geschwindigkeit gebaut. Am 2. Oktober 1905 begonnen, lief sie am 10. Februar 1906 von Stapel und stellte im Frühjahr 1907 in Dienst. Die näheren Angaben über beide Stammtypen sind so bekannt, daß eine Wiederholung unnötig ist. Sie sind bahnbrechend für den Linienschiffs- und Panzerkreuzerbau aller Nationen geworden und haben auch für England eine Umwälzung in der Baupolitik und im Bautempo zur Folge gehabt. Ihre Nachfolger in der englischen Marine, die „Temeraire"-, „St. Vincent"- und „Neptune"-Klasse sowie die „Indefatigable", haben bei weiterer Deplacementssteigerung die charakteristischen Eigenschaften der Musterschiffe beibehalten. Die Mittelarmierung blieb fort, obgleich die Japaner als kriegserfahrenste Nation sie nie haben fallen lassen. Sie wird erst auf der „Orion"- und „Lion"-Klasse wieder ihren Einzug halten Die Möglichkeit, bei den verbesserten Meß- und Visierapparaten auf weite Entfernungen Treffer zu erzielen, die Aussichten des Ferngefechts, haben anscheinend zu einer solchen Stellungnahme den Anlaß gegeben.

Der Wert geschützter Kreuzer wurde zunächst sehr gering angeschlagen; nahezu 150 ältere geschützte Kreuzer 3. und 4. Klasse waren durch die Neuorganisation der Flotte aus der Liste der Schiffe der 1. Kampflinie gestrichen worden. Zwischen 1904 und 1908 lief kein derartiges Schiff von Stapel, wenn man den „Swift" als Torpedobootzerstörer ansieht; dann kam man von dieser extremen Richtung zurück und baute als Versuchstyp vier Schiffe der „Boadicea"-Klasse, entschloß sich schließlich zum „Bristol"-Typ von etwa 5000 Tonnen, 25 kn Geschwindigkeit, armiert mit zwei 15 cm-SK und zehn 10 cm-SK. Diesen scheint man jetzt festhalten und in großer Zahl bauen zu wollen. Hier hat also Sir John Fisher keine zielbewußte kräftige Hand gezeigt, vielleicht aus dem Grunde, weil der Typ des kleinen geschützten Kreuzers mehr durch taktische als durch strategische Überlegungen beeinflußt wird.

Auf dem Gebiete des Torpedobootsbaues hat Admiral Fisher den Zerstörertyp unter Deplacementssteigerung bis zu 1200 Tonnen, aber mit schwankender Geschwindigkeit von 27 bis 33 kn, unter Einführung von Turbinen und Ölfeuerung weiter entwickelt, daneben aber wieder den Typ eines großen Torpedoboots von 290 bis 300 Tonnen und 26 bis 27 kn Geschwindigkeit für den Küstenschutz entstehen lassen.

Die Entwicklung des Unterseeboots hat er energisch weiter gefördert, und zwar unter Betonung der offensiven Eigenschaft. Die regulären Minen wurden abgeschafft, dafür nach den Erfahrungen des russisch-japanischen Krieges und nach dem Fehlschlagen der Bemühungen auf der II. Haager Konferenz, die offensive Minenverwendung einzuschränken, der Streuminen- und Minensuchdienst sehr in den Vordergrund gerückt.

3. Die Flottenreorganisation.

Die Reorganisation der schwimmenden Streitmacht ist als die größte Tat Sir John Fishers anzusehen. Dieses umfassende Werk wurde sofort von ihm als Erster Seelord begonnen. Als Motive gibt die Denkschrift des Ersten Lords vom 6. Dezember 1904 folgende:

„In der Entwicklung der modernen Flotte ist nicht nur hinsichtlich des Flottenmaterials, sondern auch hinsichtlich der strategischen Verhältnisse ein neuer Abschnitt

erreicht. Auf der westlichen Halbkugel sind die Vereinigten Staaten im Begriff, sich eine zahlreiche, starke Flotte zu schaffen, deren Größe nur durch die Geldmittel beschränkt wird, die die Vereinigten Staaten für sie aufwenden wollen. Auf der östlichen Halbkugel ist die kleinere, aber moderne japanische Flotte der Kriegsprüfung unterworfen worden und hat sich ihr gewachsen gezeigt. Die französische Marine steht bis jetzt noch allen anderen voran. Eine neue deutsche Flotte von großer Leistungsfähigkeit wird geschaffen, sie ist in der glücklichen Lage, sich fast ganz in den heimischen Gewässern konzentrieren zu können.

Die Grundsätze für die jetzige Friedensdislokation wurden zu einer Zeit aufgestellt, als der Telegraph noch nicht existierte und der Wind die Triebkraft für die Schiffe war. Daß sie bisher allen Anforderungen gerecht geworden sind, ist ein Beweis für ihre Richtigkeit. Die neuen Verhältnisse fordern aber jetzt eine Revision. Hierbei ist die Admiralität bemüht gewesen, sich die Erfahrungen der japanischen und der russischen Flotte im jetzigen Kriege zunutze zu machen.

Gleichzeitig ist versucht worden, gewisse Schwierigkeiten zu beseitigen, die bei den mobilmachungsmäßigen Indienststellungen aufgetreten sind. Während die Anordnungen hinsichtlich der Personalergänzung schnell und glatt arbeiteten und die Schiffe in der festgesetzten Frist von wenigen Stunden in See gehen konnten, haben sich während der Manöver Maschinenhavarien ereignet, und zwar in weit größerer Zahl als auf länger in Dienst befindlichen Schiffen. Die Ursache ist niemals ein Geheimnis gewesen. Während der großen Vermehrung der Flotte in den letzten 15 Jahren hat die Admiralität nicht genügend Personal für die Schiffe der Fleet Reserve zu Hause behalten können, um diese in einem Zustande zu erhalten, der bei einer Mobilmachung Havarien ausschloß. Die Havarien sind zwar immer geringfügig gewesen, so daß sie innerhalb weniger Tage, sicherlich aber weniger Wochen, beseitigt werden konnten. Es kann indessen nicht genügend Wert auf die jederzeitige Kriegsbereitschaft der ganzen Flotte gelegt werden, damit sie sofort einen Schlag ausführen kann und die Admirale unbedingtes Zutrauen zu ihren Schiffen haben können. Die Schießresultate der mobilisierten Schiffe ließen ebenfalls zu wünschen übrig; von den nicht geübten Besatzungen war aber Besseres nicht zu erwarten.

Die Admiralität hat mit Erfolg versucht, alle diese Fragen gleichzeitig zu lösen. Ihr Ideal ist es stets gewesen, die Flotte im Frieden so zu dislozieren, daß sie für einen Krieg am besten verteilt ist, und die mobilisierten Schiffe ebenso kriegstüchtig zu haben wie die in Dienst befindlichen. Beiden Idealen glaubt sie jetzt gerecht werden zu können, nachdem sie dem Friedensdienst einige Schiffe entzogen hat, die zwar im Frieden noch gute Dienste leisteten, im Kriegsfalle aber den Admiralen eine Quelle von Sorgen sein würden."

Es wird eine I. und II. Kampflinie gebildet. Der I. gehören an:

a) The Fleet in commission at sea.

b) The Fleet in commission in Reserve.

Der II. die anderen noch gefechtsfähigen Schiffe.

Die übrigen noch kriegsverwendungsfähigen Schiffe bilden eine III. Kampflinie für Kriegsnebenzwecke. Ausrangiert und zum Verkauf gestellt werden 45 Linienschiffe und Kreuzer.

Die Organisation und die Verteilung der Fleet in commission at sea und der Fleet in commission in Reserve hat dann im Laufe der Zeit viele Wandlungen durchgemacht, alle mit dem Zweck, die Kriegsbereitschaft zu heben und die Konzentration an strategisch für am wichtigsten erachteten Punkten zu erleichtern. Diese Entwicklung schildert „Nauticus" 1909 zusammenfassend folgendermaßen.

„Das großzügige Reformwerk, durch das die Organisation und die Verteilung der aktiven Verbände der englischen Flotte nach vollkommen neuen Gesichtspunkten umgeschaffen wurde, hat vor kurzem nach kaum einem halben Jahrzehnt einen vorläufigen Abschluß gefunden. In der Hauptsache vollzog es sich in einer organischen Durchbildung und Entwicklung der Heimatflotte und verlegte in seinem letzten Stadium den Schwerpunkt der englischen Machtstellung vom Kanal, wo er bisher geruht, endgültig nach der Nordsee. Wie die Wanderung des maritimen Machtzentrums vom Mittelmeer über den Atlantik und den Kanal nach der Ostküste des Landes sich allmählich vollzogen hat, geht am übersichtlichsten aus der nachstehenden Tabelle hervor. Ein Rückblick auf den Gang des umfassenden Werkes soll dessen hauptsächlichste Tendenzen hier kurz charakterisieren.

Den Anstoß zur ersten großen Reorganisation im Jahre 1904/05 hatte der Hull-Zwischenfall gegeben. Er hatte die — wie sich schließlich herausstellte — ganz unbegründete Besorgnis vor einer plötzlich in unmittelbarer Nähe der heimischen Küsten auftauchenden feindlichen Flotte ausgelöst. Ferner mochten sich bei der unerwarteten Mobilmachung einige Mängel im Bereitschaftszustande, besonders der Reserveschiffe, ergeben haben. Als Resultat dieses Ereignisses stellt sich die erste Neuordnung in der Hauptsache dar als eine Verminderung der Mittelmeerflotte zugunsten der Verbände in den heimischen Gewässern. Aus der im Juni 1903 geschaffenen Heimatflotte mit der Basis in Portland wird in der Stärke von 12 Linienschiffen an Stelle der bisherigen 8 die Kanalflotte eigentlich nur der Bezeichnung nach neugebildet. Ihr wird das Cruiser Squadron unter dem Namen I. Cruiser Squadron zugeteilt. Die Torpedobootstreitkräfte treten unter engerem Zusammenschluß der einzelnen Flottillen zu einem Gesamtverband unter ihren direkten Befehl. Die bisherige Channel Fleet mit ihrer Basis in Berehaven erhält die Bezeichnung Atlantic Fleet und vertauscht ihren alten Heimatsort mit Gibraltar. Ihr werden die neuesten und stärksten Schiffe zugeteilt. Unter dem Kommando der Atlantischen und Mittelmeerflotte werden das II. und III. Kreuzergeschwader mit 6 und 7 Panzerkreuzern neu gebildet. Die der Schiffsjungen- und Kadettenausbildung dienenden Kreuzer werden zu einem IV. Kreuzergeschwader vereinigt. Um den Bereitschaftszustand der Reserveschiffe für den Mobilmachungsfall zu erhöhen, werden die bisher außer Dienst befindlichen noch kriegsbrauchbaren Schiffe mit einer Stammbesatzung von 2/5 des Etats in Sheerneß-Chatham, Portsmouth und Devonport zu Reserve-Divisionen, jede unter Führung eines Kontreadmirals, zusammengefaßt. Für einen Teil dieser Schiffe — Emergency Ships — ist dauernd aktives Personal als Auffüllungsmannschaft in den Kasernen vorhanden; sie bilden also eine schlagbereite Reserve für die aktiven Verbände. Den einzelnen Divisionen sind im ganzen 50 Zerstörer, ebenfalls mit Stammannschaften in Dienst, beigegeben. 9 ältere Linienschiffe werden einer Special Reserve zugeteilt. Als Hauptpunkte der Neuorganisation sehen wir also eine Verstärkung der aktiven Flotten-

Während also stationiert in oder außer Dienst waren 1904:

Ausland	Mittelmeer	Atlantik	Kanal	Nordsee	In Reserve mit Stammbesatzung	Außer Dienst
5 Linienschiffe, 4 Panzerkreuzer, 13 große geschützte Kreuzer, 29 kleine geschützte Kreuzer, 1 Torpedo-Kanonenboot, 9 Torpedoboot-zerstörer, Mehrere Torpedo-boote	12 Linienschiffe, 2 Panzerkreuzer, 2 große geschützte Kreuzer, 8 kleine geschützte Kreuzer, 5 Torpedo-Kanonenboote, 20 Zerstörer, Große Anzahl Torpedoboote	6 Linienschiffe, 2 Panzerkreuzer, 2 große geschützte Kreuzer, 1 kleiner geschützter Kreuzer	8 Linienschiffe, 7 Panzerkreuzer, 4 große geschützte Kreuzer, 1 Torpedo-Kanonenboot, 24 Torpedoboot-zerstörer	—	—	5 Linienschiffe, 4 Panzerkreuzer, 7 große geschützte Kreuzer, 7 kleine geschützte Kreuzer, 1 Torpedo-Kanonenboot, Große Anzahl Zerstörer und Torpedo-boote Nicht fahrbereit: 11 Linienschiffe, 4 Panzerkreuzer, 5 große geschützte Kreuzer, Große Anzahl kleiner Kreuzer, Zerstörer, Torpedoboote
		Außerdem: Nicht im Verbande: 6 Linienschiffe, 4 Panzerkreuzer, 1 großer geschützter Kreuzer, 10 kleine geschützte Kreuzer, 15 Torpedo-Kanonenboote, eine große Anzahl Zerstörer und Torpedoboote, 6 Unterseeboote				

war die Besetzung 1909:

Ausland	Mittelmeer	Atlantik	Kanal / Nordsee	In Reserve mit Stammbesatzung
4 Panzerkreuzer, 5 große geschützte Kreuzer, 17 kleine Kreuzer, 10 Kanonenboote, 5 Zerstörer Mit Stammbesatzung: 3 Zerstörer, 4 Torpedoboote Außer Dienst: 3 Kanonenboote, einige Torpedoboote	6 Linienschiffe, 4 Panzerkreuzer, 2 große geschützte Kreuzer, 2 kleine Kreuzer, 1 Torpedo-kanonenboot, 11 Zerstörer Mit Stammbesatzung: 7 Torpedoboote	Dover, Berehaven, Gibraltar: 6 Linienschiffe, 4 Panzerkreuzer, 2 große geschützte Kreuzer Mit Stammbesatzung: 11 Torpedoboote (Gibraltar) Außerdem im Atlantik: 3 Panzerkreuzer	16 Linienschiffe, 10 Panzerkreuzer, 4 große geschützte Kreuzer, 6 kleine Kreuzer (davon 4 Scouts), 2 Zerstörer-Flottillen = 48 Zerstörer, 3 Unterseeboots-Flottillen, 11 Hilfsschiffe Außerdem in Dienst: 2 Panzerkreuzer, 4 Torpedo-Kanonenboote (Fischereischutz), eine größere Anzahl älterer Torpedoboote, 14 ältere Unterseeboote	Mit 3/5 Stammbesatzung: 8 Linienschiffe, 10 Panzerkreuzer, 3 große geschützte Kreuzer, 7 kleine Kreuzer (davon 4 Scouts), 8 Torpedo-Kanonenboote, 6 Hilfsschiffe Mit 4/5 Besatzung: 3 Zerstörer-Flottillen, 30 Zerstörer (Nore), 38 „ (Portsmouth), 32 „ (Devonport) Mit 1/8 bis 1/10 Stammbesatzung: 14 Linienschiffe, 14 große geschützte, 3 kleine Kreuzer

Außerdem: 2 Linienschiffe, 5 große geschützte Kreuzer (Schulschiffe) und eine größere Anzahl älterer Fahrzeuge als Beischiffe und Tender.

teile in den heimischen Gewässern, die Bildung von Kreuzergeschwadern bei den Linienschiffsverbänden und den Zusammenschluß der Reserveschiffe zu organisierten Gruppen.

Wie bereits erwähnt, bilden die zunächst noch unzusammenhängenden Einzelteile der Reserveverbände den Grundstock für die jetzige Hauptflotte des vereinigten Königreichs. Zu Beginn des Jahres 1907 werden sie als Heimatflotte unter der Führung eines Vizeadmirals vereinigt. Die Emergency Ships nehmen ihre Auffüllungsmannschaften dauernd an Bord und bilden in Sheerneß-Chatham zusammengelegt mit 6 Linienschiffen den Kern dieser Flotte, die sogenannte Nore Division. Gleichzeitig und auf dieselbe Weise wird ein V. Kreuzergeschwader in der Stärke von 6 ebenfalls dauernd aktiv besetzten Panzerkreuzern geschaffen. Zu diesen beiden Formationen treten in Zukunft stets die neuesten Schiffe. Die Kriegsbereitschaft wird durch Vermehrung der Stammbesatzungen auf den Schiffen der 3 Reserve-Divisionen von $^2/_5$ auf $^3/_5$, auf den Torpedofahrzeugen auf $^4/_5$ des Etats und durch Besetzung der älteren Linienschiffe, die jetzt in den 3 Haupthäfen unter dem Namen Special Service Vessels zusammengefaßt werden, mit einem Wachtkommando von etwa $^1/_8$ bis $^1/_{10}$ der Gesamtkopfstärke nicht unwesentlich erhöht. Die Zahl der Zerstörer wird vermehrt. Die noch im Auslande stationierten 5 Linienschiffe werden zurückgezogen. Die Atlantik-Flotte wird durch Zuteilung von Berehaven als Stützpunkt wieder an den Kanal herangeholt. In der Kanalflotte, mit einem schwächeren Flügel in der Atlantik-Flotte und einem stärkeren in der Nore Division der Heimatflotte, ruht nach dieser Umbildung das Schwergewicht der englischen Machtstellung. Die 4 Zerstörerflottillen werden, in eine östliche und eine westliche Gruppe geteilt, der Kanal- und Heimatflotte unterstellt.

Im Frühjahr 1909 erhält die Heimatflotte folgende neue Gestalt: Sie wird auf 4 Geschwader, sogenannte Divisionen, vermehrt. Die Nore Division und das V. Kreuzergeschwader bilden als Kern des Verbandes die I. Division und das I. Kreuzergeschwader. Die Kanalflotte wird aufgelöst. Ihr stärkster Teil tritt als 2. Division zur Heimatflotte. Zusammen mit dem II. Kreuzergeschwader bleibt sie zunächst im Kanal und wird wahrscheinlich später Rosyth als Basis erhalten. Die III. Division wird aus den mit Stammbesatzung in Sheerneß, Portsmouth und Devonport liegenden Reserve-Divisionen, die IV. aus den ebenda stationierten Special Service Vessels formiert. Die Zerstörerflottillen sind auf die einzelnen Divisionen verteilt. Die Atlantik-Flotte erhält Dover und Berehaven als Stützpunkte. Dauernd verfügbar bleibt das IV. Kreuzerschwader (Schulgeschwader) mit seiner Basis in Devonport. Damit hat die Neugestaltung der gesamten Flottenverteilung das Ziel erreicht, dem sie seit Jahren mit unverkennbarer Deutlichkeit und anerkennenswerter Konsequenz zustrebte, eine mächtige Kraftkonzentration in der Nordsee mit zentralisierter Kommandogewalt, eine materielle Stärkung durch Modernisierung des Schiffsbestandes und eine höhere Kriegsbereitschaft durch teilweise Besetzung und Aktivierung der in Reserve liegenden Schiffe. Wenn auch in den letzten Jahren in den aktiven Verbänden keine Vermehrung eingetreten ist, eine Tatsache, die von den Gegnern des augenblicklich herrschenden Systems immer von neuem zu heftigen Angriffen benutzt wird, wenn man ferner auch nicht alle Maßnahmen, z. B. einen Teil der letzten,

zunächst noch nicht ganz verständlichen Verschiebungen, als durchaus einwandfrei bezeichnen kann, so wird man doch die erreichten Fortschritte rückhaltlos anerkennen müssen."

Die bei der ersten Flottenreorganisation beabsichtigten großen über den ganzen Erdball sich erstreckenden Übungen sind nicht zur Ausführung gekommen, desgleichen ist eine kriegsmäßige Mobilisierung aller Reservestreitkräfte noch nicht vorgenommen worden. Die Mobilisierung 1909 war von langer Hand vorbereitet und erstreckte sich vornehmlich nur auf die Schiffe der III. Division der Heimatflotte.

4. Die Erhöhung der Kriegsleistungsfähigkeit.

Abgesehen von der bereits durch die Flottenreorganisation bewirkten Erhöhung der Kriegsleistungsfähigkeit der Flotte hat Sir John Fisher diese angestrebt vornehmlich durch bessere Schießausbildung (Einführung des gefechtsmäßigen Schießens und des Schießens nach geschleppten Scheiben, Vervollkommnung der Feuerleitung) sowie einheitlichere taktische Ausbildung. Offiziere und Besatzung haben einen gegen frühere Jahre bei weitem anstrengenderen Dienst. Der Teil der Kriegsvorbereitung, der in der Ausarbeitung von Operationsplänen besteht, wurde in den letzten Monaten durch Schaffung eines besonderen Mobilisation Department und eines Naval War Council zu verbessern gesucht, nachdem die Naval Inquiry Commission zur Untersuchung der Anklagen Lord Beresfords deren Notwendigkeit betont hatte.

5. Ausgestaltung der Werften.

Die Ausgestaltung der Werften hat mit der Deplacementsteigerung und der Konzentration der Streitkräfte nicht ganz gleichen Schritt gehalten, wenn auch von einer Vernachlässigung in dem Maße, wie sie die Presse feststellen zu müssen glaubte, keine Rede sein kann. Im Vereinigten Königreiche sind jetzt für Schiffe großen Deplacements zwölf Docks vorhanden. Der Ausbau des Kriegshafens Rosyth am Firth of Forth dauert noch etwa 6 Jahre. Fishers Bestreben war es, das Marinebudget möglichst von solchen Ausgaben zu entlasten, an dieser Stelle Privatkapital in die Bresche springen zu lassen und private Unternehmungen eventuell durch Subventionen zu unterstützen.

III. Seine Persönlichkeit.

Bei der Beurteilung, ob das Wirken eines Mannes wirkliche und neue Werte geschaffen hat, muß man sich darüber klar werden, ob die einzelnen Maßnahmen wirklich notwendig waren, wie sie zur Ausführung kamen und welche Folgen sie hatten.

War die englische Marine in der Tat einer derartigen umfassenden und einschneidenden Reform bedürftig? Es durften nur zwingende Gründe sein, die eine so schnelle und in vieler Hinsicht, wie auch die „Times" sagt, einer Revolution ähnliche Reorganisation rechtfertigen. Je einschneidender sie war, je schneller und rücksichtsloser sie durchgeführt wurde, um so größer mußten auch die mit jeder Reorganisation verbundenen Nachteile sein, umsomehr mußte sie Unruhe und Unsicherheit in das Personal tragen und dessen Kriegsleistungsfähigkeit während der Zeit ihrer Durchführung herabsetzen. Nur wenn eine Reorganisation vom ganzen Personal getragen und ihm nicht aufgedrängt wird, kann das vermieden werden. Die in verantwortlichen Stel-

lungen befindlichen Persönlichkeiten dürfen dies bei allen ihren Maßnahmen, so gerechtfertigt sie sein mögen, nicht vergessen.

Wer die Entwicklung der Marine in dem letzten Jahrzehnt vor dem Eintritt Sir John Fishers als II. Seelord in die Admiralität genauer verfolgt hat, wird zugeben, daß auf den Gebieten, auf die die reorganisatorischen Maßnahmen Sir John Fishers sich besonders erstreckten, solche in gewisser Weise nötig waren, um die Marine auf der Höhe ihrer Leistungsfähigkeit zu erhalten und sie nicht hinter den Marinen anderer Nationen zurückbleiben zu lassen. Das englische Personal, und vor allem das Seeoffizierkorps, stand auf einer hohen Stufe seemännischer Leistungsfähigkeit und hatte von seinem alten Ruf nichts eingebüßt. Die Kommandanten führten ihre Schiffe ruhig und sicher. Weniger beschäftigte man sich damit, wie die immer vollkommener werdenden Waffen technisch und militärisch voll und am besten auszunutzen seien. Eine systematische Schießausbildung an Bord fehlte. Hierin Wandel zu schaffen, war sicherlich notwendig. Ebenso notwendig war die Lösung der Ingenieurfrage, die zudem noch akut geworden war durch die seit Jahrzehnten mit Hilfe der Fachpresse betriebene Agitation der Marineingenieure zum Zwecke der Hebung ihrer sozialen Stellung und der Erlangung militärischer Funktionen. Der Gedanke, hier ebenso radikal vorzugehen, wie es einige Jahre vorher in den Vereinigten Staaten von Amerika geschehen war, und die drei Hauptoffizierskategorien: Seeoffizier, Ingenieur und Offizier der Marines miteinander zu verschmelzen, hatte rein abstrakt viel Verlockendes für sich; daß Sir John Fisher das Ziel, welches nach den Douglasschen Vorschlägen erreicht wurde, von Anfang an im Auge gehabt hat, wenn es auch in dem ersten Memorandum vom Dezember 1903 verschwiegen und noch zweifelhaft gelassen wird, darf bei dem Einfluß, den er selbst auf die Douglas-Kommission ausgeübt haben wird, als ziemlich sicher gelten. Die gleichzeitig begonnene Schaffung einer Laufbahn von Wachtmaschinisten, die sich nach dem ersten Plan aus den artificers ergänzen sollten, aber in dem revidierten Projekt, um von den Trade Unions unabhängig zu werden, aus den Heizern herangebildet werden, kann mit als Beweis hierfür herangezogen werden. Notwendig war eine derartig radikale Maßnahme kaum; ob sie sonst eine gesunde gewesen ist, wird erst die Zeit lehren. Daß der Seeoffizier neben der Beherrschung der Führung des Schiffs, seiner Einrichtungen und Waffen auch noch der wirkliche und nicht nur der nominelle Leiter der sehr umfangreichen Maschinen sein soll, wird als zu hohe, nicht zu leistende Anforderung anzusehen sein. Die Reorganisation ist daher auf großen Widerstand gestoßen und hat besonders unter den alten Offizieren viele Gegner. Man wirft ihr auch vor, daß sie diejenigen Gesellschaftsklassen, aus denen sich bisher die Marineingenieure ergänzten, wegen der Kostspieligkeit der jetzigen Ausbildung von der Marine ausschließe. Jedenfalls hätte ein langsameres, allmählicheres Vorgehen auf diesem Gebiet der Leistungsfähigkeit des Personals kaum geschadet und die Unruhe vermieden.

Die kritische Besprechung der materiellen Reorganisation kann sich auf die Beantwortung der Frage nach der Zweckmäßigkeit oder Notwendigkeit der Schaffung der „Dreadnought“- und „Invincible“-Typen beschränken, da hiergegen die anderen Maßnahmen nicht ins Gewicht fallen. Die Notwendigkeit, einen neuen, gefechtskräftigeren Linienschiffs- und Panzerkreuzer-Typ zu schaffen, lag für England nicht vor. Die

Linienschiffe der „King Edward VII.“-, „Lord Nelson“- und die Panzerkreuzer der „Minotaur“-Klasse standen an Größe und Gefechtskraft keinen anderen Schiffen nach, übertrafen im Gegenteil die meisten; nur die Vereinigten Staaten bauten gleich starke Typen. Wenn auch die allmähliche Steigerung des Kalibers der Mittelartillerie vom 15,2 cm- auf das 23,4 cm-Geschütz, oder das 19 cm-Geschütz (Panzerkreuzer) auf eine Verschmelzung mit dem schweren Kaliber hinwies und die Erfolge der Japaner in ihren Seeschlachten anfänglich vor allem dem schweren Kaliber zugeschrieben wurden, so lag doch kein Grund vor, das Deplacement, das bei den Linienschiffen von 1895 ab um 1100 Tonnen, bei den Panzerkreuzern von der „Drake“-Klasse an ebenfalls geschwankt, aber das dieser ersten Klasse nur unmerklich überschritten hatte, plötzlich um 1400 oder 2700 Tonnen zu steigern und den Charakter des Panzerkreuzers völlig zu ändern. Die Heimlichkeit und Schnelligkeit, mit der die Typen gebaut wurden, das Betonen ihres alle anderen Schiffe überragenden Gefechtswertes trugen noch dazu bei, den Übergang als größeren Sprung erscheinen zu lassen, als er war. So wurden alle anderen Nationen gezwungen, England zu folgen, um nicht ins Hintertreffen zu geraten. Es begann der Zustand des Wettlaufens in Deplacementssteigerungen, den wir jetzt haben und dessen Ende noch nicht vorauszusehen ist. Das Streben Englands, den anderen Nationen heimlich einen großen Vorsprung abzugewinnen, hat aber auch eine gewisse Rückwirkung auf den Wert der eigenen Flotte gehabt; sie veraltet schneller. Man ist gezwungen, in der gleichen Zeit dementsprechend schneller nachzubauen. Diese Erkenntnis hat dann zu den bekannten Vorgängen und Zuständen der letzten Jahre geführt und auf die weltpolitischen Verhältnisse wenig erfreulich eingewirkt. Die „Dreadnought“- und „Invincible“-Schiffbaupolitik ist für England kein Erfolg zu nennen. Die Art ihrer Inszenierung hat in gleicher Richtung ungünstig gewirkt. Es ist kaum anzunehmen, daß die englische Nachwelt Sir John Fisher wegen seiner Schiffbaupolitik Dank zollen wird. Das Aufgeben der Mittelarmierung hat sich schon jetzt als ein Fehler, eine Übereilung herausgestellt.

Für das Werk der Flottenreorganisation werden Gründe angeführt, über deren Richtigkeit sich streiten läßt. Der Gedanke, die Schiffe möglichst in der Nähe der heimischen Küste zu konzentrieren und ihnen, soweit sie nicht aktiv in Dienst gestellt werden konnten, einen möglichst hohen Bereitschaftszustand zu geben, war militärisch und strategisch richtig, die Schaffung einer Reserveflotte wurde durch die hohen Kosten der dauernden Indienststellung, die Ausrangierung aller Schiffe ohne wesentlichen Gefechtswert, durch die geringe Mannschaftsreserve und die Kostspieligkeit des aktiven Personals begründet. Aber auch hier wurde das richtige Maß nicht überall gefunden. Die auswärtigen Stationen wurden zu schnell und im Hinblick auf die weitverzweigten wirtschaftlichen Interessen Englands verschiedentlich zu sehr (West- und Südamerika, Ostasien) von Streitkräften entblößt. Die japanischen Siege und das Erstarken der Marine der Vereinigten Staaten taten das ihrige, den großen Kolonien diesen Fehler klarer vor Augen zu führen und mit dahin zu wirken, daß der Wunsch nach eigenen Streitkräften zur Tat wurde. Im Verein mit den Folgen der Schiffbaupolitik verhalf sie dem Gedanken einer Reichsflotte zum Siege. Der Einheitlichkeit der Flotte wird trotz aller getroffenen Vereinbarungen der gleichen Ausbildung und Disziplin der Besatzungen, der Auswechselung der Kolonialschiffe mit englischen Schiffen sicherlich Ab-

bruch getan. Trotz dieser Schwächen und der vielfach auch übereilten Durchführung muß die Flottenreorganisation als ein großes militärisches Verdienst Sir John Fishers angesehen werden. Die Naval Inquiry Commission im Sommer 1909, aus Mitgliedern des Imperial Defence Committee bestehend, hat sein Vorgehen auch gebilligt. Ob die so starke Konzentration der Streitkräfte an den europäischen Küsten und besonders in den östlichen heimischen Gewässern (Kanal und Nordsee) eine kluge politische Tat war, muß allerdings bezweifelt werden. Der Mangel von Dockgelegenheit an der Ostküste wird für einige Zeit noch ein Gegenstand der Schwäche bleiben. Die übrigen Maßnahmen auf dem Gebiete der Erhöhung der Kriegsfertigkeit waren zeitgemäß und von Erfolg gekrönt.

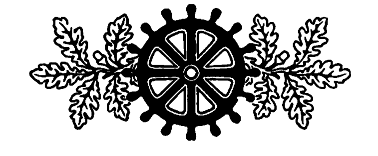
Ob Admiral Fisher es bei der Beurteilung der Leistungen seiner Mitarbeiter und Untergebenen immer die notwendige Unparteilichkeit hat walten lassen, ist nach den vorliegenden Nachrichten schwer zu sagen. Der Hauptgegner, Lord Beresford, hat ihm in den Briefen an den Premierminister Parteilichkeit sowie Einschüchterungspolitik im hohen Maße vorgeworfen. Jedenfalls ist aus den Vorgängen vor und nach der Naval Inquiry zu entnehmen, daß durch die Art der Amtsführung Sir John Fishers ein Zwiespalt im Offizierkorps entstanden ist. Seine große Arbeitsleistung und die hohen Anforderungen an sich selbst haben aber erzieherisch auf das Offizierkorps gewirkt.

Alle erwähnten Neuerungen sind nicht nur ohne Etatserhöhung, sondern sogar unter Etatsverminderung zur Ausführung gekommen. Während im Jahre 1904/05 41 435 761 £ ausgegeben wurden, erfordert das Jahr 1909/10 im Voranschlag rund 36 003 197 £ (ohne die Ausgaben für die vier Eventualschiffe). Der aktive Mannschaftsbestand wurde um 3100 Mann vermindert. Da diese Reduktion bereits unter dem konservativen Kabinett begann, wird man Sir John Fisher einen Anteil hieran wohl zugestehen können. Die nächsten Jahre werden aber wieder eine Steigerung bringen. Der Schiffbaupolitik fehlte es an Stetigkeit. Ende 1905 wird das Cawdor-Programm (jährlich vier gepanzerte Schiffe) veröffentlicht, unter dem liberalen Kabinett werden 1906/07 nur drei und 1908 nur zwei gepanzerte Schiffe verlangt. Sir John Fisher hat anscheinend hier dem Drängen des Kabinetts, das besonders aus innerpolitischen Gründen weniger als vier Schiffe bauen wollte, nachgegeben. Die Etatsverhandlungen des letzten Jahres, in denen Mr. McKenna erklärte, die Admiralität sei durch Deutschlands Bauprogramm überrascht worden, werfen kein günstiges Licht auf Sir John Fisher und haben dazu beigetragen, das Ansehen der Admiralität zu schmälern.

Das Endurteil, das über Admiral Fisher gefällt werden muß, kann somit trotz seiner vielen hervorragenden Geisteseigenschaften kein so günstiges sein, wie es anfangs erwartet werden konnte, denn seine glänzenden Eigenschaften werden durch seine Schwächen vielfach verdunkelt. Er besaß die Anlagen, der Leiter einer so großen Organisation wie die der englischen Flotte und auch ihr Reorganisator zu sein. Seine herrische Natur und seine Sucht, sich einen Namen zu machen, haben ihn aber in dieser Stellung zu Maßnahmen verleitet, die teilweise nicht notwendig, ja von zweifelhaftem Werte waren, teilweise über das erforderliche Maß hinausgingen oder in überhasteter, schroffer Weise zur Durchführung gebracht wurden. In dem Streben, Neues zu schaffen, trübte sich sein Blick öfters für das, was im

gegebenen Augenblick das Beste und Zweckmäßigste war. Er beurteilte den Menschen nach sich selber und traute ihnen die gleiche geistige Beweglichkeit und das gleiche Anpassungsvermögen zu; er vergaß, daß eine große Organisation nicht ohne Schaden plötzlich aus einer Entwicklungsrichtung in eine andere übergeführt werden kann; er unterschätzte die Wirkung seiner Handlungen nach innen und nach außen. Es entstand Unruhe und Unsicherheit im Innern, nicht nur innerhalb der Flotte, sondern im ganzen Lande, und eine Beunruhigung nach außen hin. Es lag die Gefahr vor, daß das Seeoffizierkorps sich in verschiedene Lager spaltete und die Leistungsfähigkeit der Flotte, die zu steigern ihm am meisten am Herzen lag und die er in der Tat auch wesentlich gesteigert hat, dadurch wieder herabgemindert wurde. Die Ära Sir John Fishers als II. und I. Seelord der Admiralität wird ein Markstein in der Entwicklung der englischen Flotte sein; es wird aber noch längerer Zeit bedürfen, bis die Fehler seiner Amtsführung überwunden sind. Sein Land hat er durch die Schiffbaupolitik in schwere Ausgaben gestürzt und auch andere Staaten zu solchen gezwungen. Er war ein guter Stratege, aber kein weitsichtiger Politiker, trotzdem er öfters „our sailor politician“ genannt wird. Sein Wahlspruch war: might is right.

v. U.



Die Reorganisation der amerikanischen Marine.

In stiller gründlicher Arbeit, gestützt auf das Urteil und die Erfahrung der fähigsten Admirale, hat der neue Marinesekretär George v. L. Meyer das von seinem Vorgänger begonnene Reformwerk korrigiert und in großzügiger, klarer Form eingeführt, soweit seine gesetzlichen Befugnisse es ihm erlaubten. Er hat damit die Reorganisation zum Abschluß gebracht, die schon eine lange Reihe seiner Vorgänger beschäftigt hatte, und die Kritik verstummen lassen, die sich in immer steigendem Maße gegen das Bureausystem richtete und die Disziplin der Marine zu untergraben drohte. Die neue Einteilung seines Departements sichert ihm den Überblick und die Kontrolle, welche allein es ihm ermöglicht, die Zügel selbst zu führen.

Entwicklung der Reform. Als Mr. Meyer am 4. März 1909 sein Amt antrat, fand er es infolge der von Mr. Newberry in elfter Stunde durchgepreßten Verordnungen in ziemlicher Verwirrung vor. Die Gesetzmäßigkeit verschiedener Verfügungen wurde bestritten; Obliegenheiten des Bureau of Equipment waren anderen Bureaus zugewiesen, ohne daß ersteres auf dem verfassungsmäßigen Wege abgeschafft war; die Werften von New Orleans und Pensacola waren geschlossen, obwohl sie in der Naval Bill vorgesehen waren; auf den übrigen Werften war den Schiffbautechnikern ein so überwiegender Einfluß eingeräumt, daß die Officers of the line, darunter in erster Linie die Ingenieur-Spezialisten, Opposition machten, — kurz, es war ein Zustand, den das bestinformierte Service-Paper, das „Army and Navy Journal“, charakterisierte als „a condition in which the elements or parts are in utter disorder and confusion“. Der neue Sekretär stellte zunächst die guten Beziehungen zum Kongreß wieder her, indem er die Verfügung betreffend Schließung der beiden Werften aufhob und das Bureau of Equipment in seine Rechte wieder einsetzte.

Dann berief er den sogenannten Sperry Board, der die Frage der Reorganisation des Navy Department weiter prüfen und ihm besonders über die vom Präsidenten Roosevelt in seiner Botschaft vom 25. Februar 1909 empfohlenen Maßnahmen Bericht erstatten sollte.

Die dringende Frage der Werftreorganisation nahm er unverweilt persönlich in die Hand, konferierte mit den Oberwerftdirektoren und besichtigte die Hauptwerften der atlantischen Küste. Zu gleicher Zeit betraute er einen Board, an dessen Spitze der Commandant of the Washington Navy-Yard, Kontreadmiral Leutze, stand, mit der Verarbeitung des Materials. Wie notwendig es war, schnell zu handeln, sollte nicht die Disziplin in der Marine weiter gefährdet werden, zeigte dem Marinesekretär die Veröffentlichung des sogenannten „Panther“-Pamphlets, in welchem eine auf der Werft in Philadelphia an Bord des Transportschiffs „Panther“ abgehaltene Versammlung von Marineoffizieren dem Publikum ihre Vorschläge für die Verbesserung der Marine übergab. Die Hauptpunkte dieses Dokuments, das jetzt nur noch geschichtlichen Wert hat, seien hier nur kurz gestreift. Die Ausführungen der Versammlung stehen dem Sinne nach im allgemeinen der neugeschaffenen Organisation ziemlich nahe. Auf der Werft von Philadelphia war nach der General Order vom 25. Januar 1909

dem von Marinesekretär Newberry ausgearbeiteten Organisationsprojekt entsprechend das Manufacturing Department mit einem Naval Constructor, also einem Baubeamten, an der Spitze als Zentralstelle für den gesamten Werftbetrieb eingerichtet worden. Die Versammlung stellte an der Hand zahlreicher Vorkommnisse fest, daß, obwohl dem Wortlaute nach dem Oberwerftdirektor die Leitung des Gesamtbetriebes und die letzte Entscheidung in allen Fragen vorbehalten sei, tatsächlich die „ganze Tätigkeit der Werft, deren alleinige Aufgabe es sei, die Schlachtflotte auf dem höchsten Stande der Kriegsbereitschaft zu erhalten, in den Händen eines Baubeamten liege, der in Wirklichkeit lediglich dem Department unterstehe", daß also der Oberwerftdirektor lediglich dem Namen nach sein Amt führe; daß ferner die gesamte Fürsorge für das Schiffsmaterial der Flotte einem Manne übertragen sei, der nie zur See fahre und nie praktisch mit den Schiffen in Berührung komme, die er baue und repariere; daß schließlich dieser eine Posten zuviel Arbeiten auf sich vereinige, die den unter ihm Stehenden unnötigerweise entzogen würden. Als Leitsatz stellt der Bericht der Versammlung das Prinzip auf: „Um den ganzen Dienst auf der höchsten Stufe der Vollkommenheit zu halten, muß, unter Oberleitung des Marinesekretärs, dem militärischen Element sowohl in Angelegenheiten des Personals wie des Materials der Flotte die leitende Stellung eingeräumt werden." Der Vorschlag der Versammlung geht dahin, einem jeden Ressort einen Direktor aus der Kategorie von Offizieren und Beamten zu geben, welcher der Direktor des betreffenden Bureaus des Navy Department angehört, dem das Ressort untersteht, und als Gesamtbetriebsleiter, also an Stelle des vorhandenen Naval Constructor, einen Seeoffizier als Executive Officer einzusetzen.

Marinesekretär Meyer stellte zunächst, um Klarheit zu schaffen, den früheren Zustand der Organisation im Navy Department wieder her, indem er dem Bureau of Steam Engineering, das unter Mr. Newberry durch Personal-Union mit dem Bureau of Construction and Repair verbunden war, wieder einen eigenen Chef in der Person des energischen und fähigen Flotten-Ingenieurs Commander Hutch J. Cone gab, der dadurch mit einem Sprunge zum Kontreadmiralsrange kam. Die erste einschneidende Maßnahme, die er dann empfahl und die am 9. Juni als General Order herausgegeben wurde, war die Einrichtung einer Marine-Ingenieurschule in Annapolis. Wenn auch prinzipiell damit an der Verschmelzung der Korps nichts geändert wird, so bedeutet die Order doch das Zugeständnis, daß man Ingenieurspezialisten braucht. Der 2jährige Kursus, an dem 10 Offiziere in jedem Jahr teilnehmen, soll sie liefern; sie werden nach Beendigung des Kursus Dienst auf den Werften und auf der Flotte tun und, soweit sie sich eignen und dazu melden, später den Ersatz für die Maschinenbaumeister bilden.

Kurz darauf, unter dem 1. Juli, erschien eine Verfügung, welche die Newberrysche Werft-Reorganisation teilweise rückgängig machte und die Maschinen-Ingenieuroffiziere auf den Werften wieder gleichstellte mit den Schiffbautechnikern. Dem Engineer Officer wurden seine Werkstätten zurückgegeben.

Inzwischen hatte der Sperry-Board seine Arbeiten beendet, ohne indessen zu einem einstimmigen Ergebnis zu kommen: Die aus dem Chefkonstrukteur Capps und dem Pay-Director Rogers (Chief of Bureau of Supplies and Accounts) bestehende

Minderheit legte einen Sonderbericht vor, der alte Kampf zwischen „line“ und „staff“ war unentschieden geblieben. Die Berichte sind nicht veröffentlicht worden.

Der Marinesekretär setzte einen neuen Board ein, den Swift-Board, der aus folgenden Mitgliedern bestand:

Kontreadmiral William Swift, Oberwerftdirektor in Boston,
Captain Sidney A. Staunton vom General Board,
Captain C. E. Vreeland, Chief Intelligence Officer,
Captain Fletcher, Kommandant der Vermont, und einigen jüngeren Offizieren.

Seine erste Aufgabe war, alles vorhandene Material zu sichten, d. i. Berichte früherer Kommissionen, der Oberwerftdirektoren, Bureauchefs und einzelner Offiziere, die Aufzeichnungen, die bei den Besuchen des Marinesekretärs auf den verschiedenen Werften gemacht waren, die Verhandlungen vor den Marinekomitees im Kongreß und andere; die zweite, daraus Vorschläge für die Regelung der Beziehungen der Bureaus zu den Werften und die Kontrolle der Bureaus durch den Staatssekretär zu formulieren. Zugleich wurde der bisherige Chief Intelligence Officer, Kontreadmiral R. P. Rodgers, nach England und Deutschland geschickt, um die Organisation der obersten Marinebehörden und Werften zu studieren. Bald darauf folgte ihm der Chefkonstrukteur Capps, um zur Vertretung seines Standpunktes einen auf gleichwertige Informationen gestützten Bericht vorlegen zu können.

Das Ergebnis aller dieser Berichte und Arbeiten, langer Konferenzen des Marinesekretärs mit Admiral Sperry und dem Attorney General Wickersham, mehrerer Vorträge beim Präsidenten der Vereinigten Staaten ist, ohne daß auch nur das Geringste vorher in die Öffentlichkeit gedrungen wäre, niedergelegt in den „Changes in Navy Regulations No. 6“. Sie tragen das Datum vom 18. November, sind aber erst am 29. veröffentlicht und bereits am 1. Dezember in Kraft getreten. Sie zerfallen in zwei Teile, Kapitel 1: Navy Department und Kapitel 37: Shore Stations.

I. Navy Department.

Die vom Präsidenten Roosevelt eingesetzte Kommission hatte in Erkenntnis der Notwendigkeit, dem Marinesekretär verantwortliche militärische Ratgeber zur Seite zu stellen, ein General Council empfohlen, das aus folgenden Personen bestehen sollte:

1. Assistant Secretary.
2. Chief of Naval Operations.
3. Chief of Personnel.
4. Chief of Inspection.
5. Chief of Materiel.

An diesen Vorschlag knüpft Mr. Meyers Plan, wenn auch in etwas anderer Form, an:

„To aid the Secretary in efficiently administering the affairs of the Navy Department, the work thereof shall be grouped under four general divisions, as follows:

a) Division of Operations of the Fleet,
b) Division of Personnel,

c) Division of Material,
d) Division of Inspections."

Die Zuteilung der verschiedenen Zweige des Navy Department zu diesen Divisionen geht aus nachstehender Übersicht hervor:

Marinesekretär				
1. Aid. Division of Operations of the Fleet	2. Aid. Division of Personnel	3. Aid. Division of Material	4. Aid. Division of Inspections	Assistant Secretary of the Navy
Office of Naval Intelligence. Naval War College. Section of Movements of the Fleet.	Bureau of Navigation. Bureau of Medicine and Surgery. Office of the Judge Advocate General. Naval Examining and Retiring Board. Naval Militia.	Bureau of Equipment. Bureau of Ordnance. Bureau of Construction and Repair. Bureau of Steam Engineering. Bureau of Supplies and Accounts.	Board of Inspection and Survey for Ships and Shore Stations. Special inspecting Officers.	Marine Corps Bureau of Yards and Docks. Office of the Sollicitor. Office of the Library and War Records. Final Preparation of Departmental Estimates.

Die Neueinteilung bedingt indessen keine Änderung in den Geschäften der Bureaus, ihnen werden keinerlei Pflichten oder Verantwortlichkeit abgenommen, sie soll lediglich dem Marinesekretär den Überblick erleichtern. Zu diesem Zweck hat er 4 Aids (Berater) eingesetzt, von denen er in seinem Jahresbericht sagt:

„To supply the information and the responsible advice which the secretary lacks at present, the department has decided to detail officers of rank, specially fitted by experience and of recognized ability in their several fields, as aids for special branches of effort and study. The officers selected will, so far as practicable, be flag officers, who will each keep closely informed of the work of the department in his particular division and will advise the secretary concerning it.

The aids so detailed will have no supervisory or executive power or authority, and will act solely in an advisory capacity."

Drei der Aids sollen Officers of the Line sein, d. h. daß der Aid of Material bestimmungsgemäß auch vom „Staff" genommen werden, also z. B. der Chefkonstrukteur sein kann.

a) Division of Operations of the Fleet. Der Aid for Operations wird der wichtigste Mann im Navy Department sein, seine Stellung etwa der des Ersten Seelords der englischen Admiralität entsprechen, mit dem Unterschied, daß er keine Orders selbst erlassen darf. Er ist der Ratgeber des Marinesekretärs in taktischen und strategischen Fragen, militärischen Fragen des Schiffbaues, Fragen der Stützpunkte und Kohlenstationen — in allen diesen Angelegenheiten soll er mit dem General Board zusammenarbeiten —, ferner in der Ausgabe von Marinebefehlen

und Vorschriften, Fragen der Einteilung und Ausbildung der Flotte, Schießübungen, Manövern, Aufgaben für Naval War College und Office of Naval Intelligence.

Mit dieser schwierigen und verantwortungsvollen Stellung ist Admiral Wainwright betraut, der bisher als Führer der 3. Division an der Spitze des II. Geschwaders fuhr und in der Rangliste unmittelbar hinter dem Flottenchef steht.

b) Division of Personnel. Der bisherige offizielle militärische Ratgeber des Staatssekretärs und Chief of Bureau of Navigation, Admiral Potter, wird Aid for Personnel und Berater in allen Angelegenheiten, die das Bureau of Navigation, of Medicine and Surgery, sowie der Judge Advocate General und die Naval Examining and Retiring Boards bearbeiten, oder welche die Naval Militia betreffen, d. h. also das Personal, seine Angelegenheiten, Einstellung, Ausbildung, Beförderung, Verabschiedung usw., sowie das Gerichtswesen. Die Aufgaben der einzelnen Bureaus sind im allgemeinen unverändert geblieben.

c) Division of Material. Als Aid for Material hat der Marinesekretär den Mann ausgewählt, der seine rechte Hand in der Durchführung des ganzen Reorganisationswerkes war, Admiral Swift. Er wird der erste technische Ratgeber sein und ihn dadurch entlasten, daß er Reibungen zwischen den technischen Bureaus vermeiden hilft und ihn bei der Entscheidung von Fragen des Baues, der Bewaffnung und Ausrüstung von Schiffen berät; durch seine Hände werden die Aufträge und Befehle an die Werften gehen.

Auch wird er als Berater in Verwaltungsangelegenheiten einen Teil der Verantwortung für sparsames Wirtschaften übernehmen. Das zu seinem Bereich gehörende Bureau of Equipment bleibt bestehen, bis es durch einen Act of Congress abgeschafft wird, es gehören ferner dazu die Bureaus of Ordnance, Construction and Repair, Steam Engineering und Supplies and Accounts, deren Geschäfte im wesentlichen dieselben bleiben.

d) Division of Inspections. Während bisher nur ein Board of Inspection and Survey bestand, der neue Schiffe und gelegentlich von der Reise zurückkehrende Schiffe besichtigte, hat eine Besichtigung der Flotte, der Werften und anderer Landbehörden durch das Navy Department bisher entweder nicht stattgefunden, oder sie wurde von dem Bureauchef oder seinen Organen abgehalten, der selbst die Verantwortung hatte. In Zukunft wird nun in der Person des Aid of Inspections dem Marinesekretär ein Mann zur Seite stehen, der ihm, abgesehen von den weiter unten zu besprechenden bestimmungsmäßigen Besichtigungen, von Zeit zu Zeit empfiehlt, einen oder mehrere erfahrene Offiziere mit Besichtigungen zu beauftragen, die er im Interesse der Kriegsbereitschaft oder sparsamen Wirtschaft für erforderlich hält. Ferner werden ihm die Berichte folgender Behörden vom Marinesekretär zugewiesen:

1. Board of Inspection and Survey for Ships, dem die Abnahme der auf Privatwerften erbauten sowie die Besichtigung der neu in Dienst gestellten, der von der Reise zurückkehrenden und schließlich in dreijährigen Zwischenräumen der in Dienst befindlichen Schiffe zufällt.

2. Board of Inspection for Shore Stations, der jährlich den Zustand und die Bereitschaft aller Marinestationen einschließlich Naval War College, Naval

Academy, training stations, Torpedostation, Schießplatz, Depots, Lazarette, funkentelegraphische Stationen, Kohlenstationen, Marine-Infanterie und alle technischen Schulen für Offiziere und Mannschaften zu inspizieren hat.

Der bisherige Präsident des Board of Inspection and Survey, Kaptain Aaron Ward, der zur Beförderung heransteht, ist für diesen Posten ausersehen; ihm wird es außerdem obliegen, dem Marinesekretär Vorschläge zur Weiterentwicklung der Marinestationen zu machen, um diese auf der Höhe ihrer Aufgabe zu erhalten.

Der Assistant Secretary. Er ist gesetzlich der Vertreter des Staatssekretärs; seine wichtigste Tätigkeit, die ihm auch den nötigen Einfluß sichert, ist die endgültige Fertigstellung der Estimates für den Kongreß. Des weiteren soll er dem Marinesekretär das Marine Corps (Marine-Infanterie), das Bureau of Yards and Docks (die Domäne der Hafenbaubeamten), das Office of the Sollicitor und die Bibliothek abnehmen sowie schließlich alle die Angelegenheiten bearbeiten, welche die Anstellung von Zivilpersonen betreffen. Sein Arbeitsbereich umfaßt also kurz den Etat, die öffentlichen Bauten, die Verfassungs- und Rechtsfragen des Departements, die persönlichen Angelegenheiten der Zivilpersonen und die Marines, die man wohl mit Rücksicht auf den kürzlich beendeten Streit über ihre Belassung an Bord nicht einem der Admirale direkt unterstellen wollte.

Der General Board. Der aus der operating division im Bürgerkriege und aus dem strategy board im spanisch-amerikanischen Kriege hervorgegangene General Board bleibt bestehen und wird durch den Aid for Operations in dauernder Fühlung mit dem Navy Department erhalten; sein Geschäftsbereich wird noch vergrößert durch Übernahme der Arbeiten des abgeschafften Board on Construction.

Der letztere Schritt ist in Anbetracht der Zusammensetzung beider Kommissionen von weittragender Bedeutung: im Board on Construction bildeten die beteiligten Bureauchefs die Mehrheit, während der General Board eine rein militärische Kommission ist, bestehend aus dem Admiral of the Navy, dem Präsidenten des Naval War College, dem Chief Intelligence Officer, dem Chief of Bureau of Navigation und einigen besonders kommandierten älteren Seeoffizieren. Man könnte ihn als den Rumpf des Naval War College bezeichnen, denn er verarbeitet während des Winters das im Sommer in den Sitzungen des Naval War College, dem er auch größtenteils angehört, gewonnene Material, wobei er zugleich die im Intelligence Office gesammelten Nachrichten benutzt und so das Zusammenarbeiten beider gewährleistet. Die ihm vorgelegten Fragen sind: Kriegsgliederung und Dislozierung der schwimmenden Streitkräfte, Mobilmachungs-Rangliste, Operationspläne, Küstenverteidigung, Schiffstypen und Zusammensetzung der Flotte, Etatsstärke der Offiziere und Mannschaften, Anlage von Kohlenstationen und Bereitstellung der Kohlenzufuhr zur Flotte, Anlage und Schutz der Marinestationen, Geschütz- nnd Munitionsreserven, Materialien und Proviantmagazine, Feststellung der militärischen Anforderungen an neue Schiffe, Manöver, Taktik und Ausbildung der Flotte.

Pläne für Neubauten. Der Gang bei der Feststellung der Pläne für Neubauten soll folgender sein: Der Aid for Operations macht dem Marinesekretär im Verein mit dem General Board seine Vorschläge, darauf werden die Bureaus

der Division of Material angewiesen, die Pläne neu zu entwerfen oder nötigenfalls Abänderungsvorschläge zu machen. Diese Pläne gehen zur Prüfung an den General Board zurück, der zu diesem Zweck durch Offiziere verstärkt werden kann, die sich durch Erfahrung und technische Kenntnisse oder besondere Leistungen als Artillerie-, Torpedo- oder Ingenieur-Offiziere hervorgetan haben. Auf Grund seiner Vorschläge trifft das Department die endgültige Entscheidung. Die Kontrolle der Pläne hat das Bureau of Construction and Repair dadurch in der Hand, daß ihm jedes Bureau während der Vorbereitung der Pläne, bevor sie dem Marinesekretär vorgelegt werden, eine Aufstellung der einzubauenden Gewichte und deren Lage im Schiff zu übergeben hat. Innerhalb dreier Monate nach der Indienststellung des Schiffes wird diese Aufstellung nachgeprüft.

II. Shore Stations.

Die der Organisation der Werften zugrunde gelegten Prinzipien faßt der Marinesekretär in seinem Jahresbericht dahin zusammen:

Die letzte Vorbereitung der Schiffe der Schlachtflotte zur Indienststellung und ihre Erhaltung im kriegsbereiten Zustande sind die vornehmsten Aufgaben der Staatswerften, infolgedessen sind die Reparaturen ihre Hauptarbeiten, im Gegensatz zu den Privatwerften, für welche Produktion oder „Repeatwork“ (d. i. Neubauten) die Hauptsache bildet. Die Flotte soll soviel wie möglich in See, angewiesen auf ihre eigenen Hilfsmittel, so wenig wie möglich in den Werften sein. Dazu ist es erforderlich, daß die Offiziere, sowohl die der Flotte wie der Werften, See-Erfahrung und technische Kenntnisse (shop training) vereinigen; dann werden sie befähigt sein, sowohl ihr Schiff instand zu halten wie auch ihre Arbeitsaufträge und Abänderungsvorschläge sachgemäß aufzustellen und in praktischen Grenzen zu halten. Die Newberrysche „Consolidation of Yards“ gab dem Oberwerftdirektor nur die nominelle Oberaufsicht, dem General Manager (einem Schiffbautechniker) aber die tatsächliche Kontrolle und verhinderte so nicht nur die Ausbildung der Offiziere auf den Werften, sondern auch die Ausnutzung der Erfahrung der alten Offiziere und Ingenieure, die nur noch als Inspektoren Verwendung fanden.

Die Vereinfachung des Betriebes bestand nur in der Vereinigung von Werkstätten, und diese wird beibehalten, dagegen bleibt der General Manager abgeschafft, und die Arbeit auf den Werften wird in zwei divisions zerfallen: Schiffbau und Maschinenbau. Diese Einteilung hat sich auf Privatwerften sowohl hier zu Lande wie auch in England und Deutschland bewährt. Zur weiteren Vereinfachung wird die Politik fortgesetzt werden, die Werften zu spezialisieren, d. h. jeder nach Möglichkeit einen Spezialartikel zuzuweisen. So ist z. B. die Washingtoner Navy Yard Artillerie-Werkstätte, während Boston die Anfertigung von Ankern, Ketten und Tauwerk hat.

Verwaltung der Werften. Besondere Aufmerksamkeit hat der Marinesekretär der Modernisierung des Rechnungswesens zugewandt und gefunden, daß das Grundprinzip der Trennung von Arbeit und Kostenberechnung nicht überall und die Berechnung der allgemeinen Unkosten nicht nach gleichen Grundsätzen durchgeführt war. Dies machte einen Kostenvergleich unmöglich.

Um die Verwaltung auf kaufmännischer Grundlage zu organisieren, hat sich das Departement einen sachverständigen Bücherrevisor von der Firma Marwick, Mitchell & Co. in New York verschrieben und unter seiner Leitung während des Sommers ein neues Verwaltungssystem auf der Boston Navy Yard eingerichtet, das nach Ansicht des Marinesekretärs wirksamere Kontrolle und sparsamere Wirtschaft gewährleistet.

Die Neuerung besteht in der Schaffung eines besonderen Accounting Office, das direkt unter dem Oberwerftdirektor steht und von einem vom Bureau of Supplies and Accounts kommandierten, besonders vorgebildeten Beamten geleitet wird. Er führt die Kontrolle über die Kosten der Arbeiten (Material und Löhne) und die Unterhaltungskosten jedes Ressorts, so daß die Kosten jedes Arbeitsauftrages zu erfahren sind. Außerdem stellt er die Zahlungslisten auf. Die Abrechnung wird täglich abgeschlossen, so daß Fehler sofort entdeckt werden; die Zahlungslisten werden laufend vervollständigt, so daß $1^1/_2$ Tage nach Beendigung der Zahlungsperiode gezahlt werden kann. Die Zahlung selbst geschieht unabhängig davon durch einen Pay Officer.

Die Vorteile der Neuerung sind: Bessere Buchführung, Vereinfachung des Schriftverkehrs zwischen der Materialverwaltung, den Werkstätten und dem Accounting Office, Ersatz der doppelten Zahlungslisten durch einfache. Dazu wird eine einwandfreie Grundlage für Kostenanschläge und -vergleiche gewonnen.

Einteilung der Werft. Der Kommandant (Oberwerftdirektor), ein Seeoffizier, hat die unmittelbare Leitung (General Manager, früher Schiffbautechniker). Ihm unterstehen direkt:

Machinery division (Maschinenbauressort) unter dem ältesten Ingenieuroffizier (dauernd spezialisierter Seeoffizier).

Hull division (Schiffbauressort) unter dem ältesten Schiffbautechniker.

Yards and Docks Department unter dem Captain of the Yard, dem rangältesten Seeoffizier nach dem Oberwerftdirektor, dessen sonstige Tätigkeit etwa der des Assistenten auf unseren Werften entspricht.

Inspection Department unter dem ältesten Inspection Officer, der in Zukunft seine Befehle bezüglich Besichtigung der Arbeiten und der Vorräte direkt vom Oberwerftdirektor empfängt, ohne einem der Bureaus verantwortlich zu sein.

General storekeeper's department (Materialienverwaltung).

Accounting Department.

Medical Department.

Die Zuteilung der Arbeitsaufträge je nach ihrem Charakter zur Machinery oder Hull division geschieht durch den Oberwerftdirektor.

Aufnahme der Organisation. Mr. Meyers Werk hat in der Presse eine durchweg günstige Aufnahme erfahren und ihm die Hochachtung des amerikanischen Volkes und in erster Linie der Marine erworben. Sein gründliches Studium aller einschlägigen Fragen, die Gewinnung des besten Rates in der Person erfahrener Admirale und seine Ruhe, Sachlichkeit und Geschäftskenntnis haben ungeteilte Bewunderung und Anerkennung gefunden:

„Not since the days of Gustavus Fox*) has a Secretary of the Navy devoted so much of his time as has Mr. Meyer“

schreibt die „Evening World“. Der „New York Herald“ sagt:

„His enduring patience and a particular information has won the admiration and gratitude of the navy, not only, let us add, of the hard working departments in Washington, but of the whole service. Everybody whose opinion is worth a fig, believes in him and their belief appears to be betressed by honorable deeds.“

Die „Sun“ schreibt: „What the navy needed for its health and progress was patent to all observing persons, but Mr. Meyer has met the occasion with courage and insight. The fact that he does not intend to ask Congress for any sanction at present but will await the higher sanction of material proof and illustration only fortifies our sense of his intelligence.“

Mit diesen letzten Worten trifft die „Sun“ den Kernpunkt der Sache: Der neue Marinesekretär hat gründlich gewägt, dann aber schnell gewagt und das Werk vor dem Zusammentreffen des Kongresses dem Präsidenten unterbreitet. Hätte er gezögert, so hätten ihm die vielen Köche des Kongresses sicherlich den Brei verdorben, während er jetzt den Erfolg auf seiner Seite hat und ein Werk vollendet hat, das langen Streit beendet und der amerikanischen Marine eine stetige Weiterentwicklung sichert. Von dem Standpunkt des Militärs betrachtet, hat er es verstanden, die Nachteile, die in der Zivilverwaltung der Marine liegen, nach Möglichkeit zu vermindern und dem militärischen Element einen Einfluß zu sichern, wie er hier bisher unbekannt war.

*) Im Bürgerkriege.

—nn—



Seekriegsgeschichte in ihren wichtigsten Abschnitten, mit Berücksichtigung der Seetaktik. Von Alfred Stenzel. (Zweiter Teil.)*)

„Nach einer längeren, durch bedauerliche Umstände verschiedener Art bedingten Pause erscheint jetzt wiederum ein Teil von Kapitän zur See Stenzels Seekriegsgeschichte"; hiermit leitet der Bearbeiter das Vorwort zu dem im November 1909 der Öffentlichkeit übergebenen zweiten Teil jenes großen seekriegsgeschichtlichen Werkes ein, dessen erster Teil bei seinem Erscheinen im Frühjahr 1907 die ihm gebührende freundliche Aufnahme und verständnisvolle Würdigung fand. Wenn die hinter uns liegende 2½jährige Pause auch allerseits schmerzlich empfunden sein wird, so sind wir doch durch den reichen und gediegenen Inhalt des nunmehr vorliegenden zweiten Bandes für die lange Zeit des Wartens vollauf entschädigt. Wir verdanken dies in erster Linie**) dem Vizeadmiral z. D. Kirchhoff, dem es zwar nach dem Wortlaut seiner Vorrede „eine Ehre und Freude ist, seinem verehrten Lehrer durch diese Bearbeitung seines literarischen Nachlasses ein Denkmal aere perennius mit setzen zu können", dessen mit diesem Ehrendienst verknüpfte Mühewaltung und Arbeitsleistung wir aber erst ganz zu würdigen vermögen, wenn wir den nur aus fertigen Manuskriptteilen oder Konzepten sowie aus mehr oder weniger ausführlichen Notizen des verewigten Verfassers zusammengestellten und durch eigene Betrachtungen ergänzten Text ganz in uns aufgenommen haben.

Wenn ich im folgenden den Versuch mache, die Leser dieser Zeitschrift im Fluge durch den neuen Band zu führen, so bitte ich, mich von der Verpflichtung zu entbinden, hier gewissermaßen eine lückenlose, monotone Aufzählung des sich über zwei Jahrtausende hinziehenden Stoffes zu liefern, mir vielmehr mit Rücksicht auf den bescheidenen zur Verfügung stehenden Raum zu gestatten, Aufbau und Gliederung nur kurz zu skizzieren und einige besonders markante und den Wert des Buches charakterisierende Punkte herauszuheben. Ich nehme mir damit jenes bewährte Prinzip zum Muster, welches der von berufenster Seite erfolgten Besprechung des ersten Teils***) zugrunde gelegen hat.

Nach einer Widmung und Vorrede des Verfassers sowie einem sehr ausführlichen Inhaltsverzeichnis setzt das Werk mit dem Jahre 400 v. Chr. ein und behandelt in dem ersten der sieben Abschnitte die Kriegsgeschichte Roms und Karthagos. Eine knappe, aber doch erschöpfende Vorgeschichte macht uns mit der Entstehung und machtvollen Entwicklung Karthagos, mit dem Niedergang Griechenlands und jenen auf italienischem Boden ausgefochtenen mannigfachen Kämpfen bekannt, die schließlich zu der Rivalität zwischen Rom und der jungen phönizischen Großmacht und damit zum Ersten Punischen Kriege führten. Interessant und bisher wohl wenig beachtet ist eine in diese Zeit kriegerischer Verwicklungen fallende Episode: der kühne Zug des in

---

*) Erschienen im Verlage der Hahnschen Buchhandlung (Hannover und Leipzig). Preis 15,00 M.

**) An der Bearbeitung ist auch noch der Kontreadmiral z. D. Plüddemann beteiligt.

***) „Das Vermächtnis eines deutschen Seekriegslehrers", „Marine-Rundschau", 1907, Heft 4.

Syrakus von den Karthagern belagerten Agathokles nach Afrika. Um nämlich die Karthager von Syrakus abzulenken, beschließt dieser verwegene Führer, sie in ihrem eigenen Lande, Afrika, anzugreifen; er durchbricht die feindliche Blockadeflotte, landet glücklich in Afrika und zieht dadurch nicht nur den Gegner von dem belagerten Syrakus ab, sondern führt den Krieg im feindlichen Lande mit so viel Geschick und Glück, daß die Karthager nach 3 Jahren fast nur auf ihre Stadt beschränkt sind. Der Verfasser versäumt eben — wie auch im ersten Teil seines Werks — keine Gelegenheit, den Leser an der Hand geschichtlicher Beispiele darauf hinzuweisen, daß auch in der Defensive niemals der offensive Gedanke vernachlässigt werden darf. So auch hier: aus der Defensive heraus zur verwegensten Offensive gegen die feindliche Hauptstadt!

Ehe der Verlauf des Ersten Punischen Krieges geschildert wird, verfehlt der Verfasser nicht, logisch zu entwickeln, wie die Römer, obgleich im Grunde dem Seewesen und Seekriege unsympathisch gegenüberstehend, unter dem Druck der Verhältnisse auf das bisher Versäumte sich besinnen, die Bedeutung der Seeherrschaft anerkennen und die Notwendigkeit einsehen mußten, sich zur Erreichung ihrer politischen Ziele eine Flotte zu schaffen, die geeignet war, dem Erbfeinde jenseits der See mit Erfolg entgegenzutreten. Trefflich wird hier hervorgehoben, wie sie als Leute von richtigem Blick und gesundem, praktischem Sinn sich nicht darauf einließen, auf dem ungewohnten Gebiete des Seewesens zunächst zu experimentieren und die Fehler der anderen selbst erst durchzumachen, sondern wie sie durch sorgfältige Beobachtung der fremdländischen Gewohnheiten ohne falschen Ehrgeiz sich alles das zu eigen machten, was ihnen von den Errungenschaften der anderen seefahrenden Nationen für ihre Zwecke nützlich und brauchbar erschien. Dadurch sparten sie nicht nur Geld, sondern auch viel kostbare Zeit. „Vortreffliche Maxime“, sagt der Verfasser, „besonders für eine neue aufstrebende Seemacht! Dadurch, daß man das Vorgehen anderer, erfahrener Marinen aufmerksam verfolgt und sich selbst nicht für zu weise hält, von ihnen zu lernen und ihre Erfahrungen sich zunutze zu machen, wird man schweres Lehrgeld sparen!“ Wem käme beim Lesen dieser treffenden Worte nicht ein Vergleich mit modernen Verhältnissen in den Sinn? Ich denke nur an Japan; und wenn eine spezielle Parallele zu unserer Marine gestattet ist, an unser Unterseebootswesen.

Die Besprechung des Ersten Punischen Krieges führt uns über die Schlachten von Mylae und Eknomos zu den langwierigen Schlußkämpfen dieses 24 jährigen Ringens um die Vorherrschaft im Mittelmeer. Wir finden hier keine langweilenden Schlachtenbeschreibungen, sondern Ursache und Wirkung von Erfolg oder Mißerfolg werden vom seekriegswissenschaftlichen Standpunkte taktisch und strategisch erörtert, so daß man spielend dem Gange der Ereignisse folgen und sich überzeugen kann, wie an der Hand geschickter Analysen bekannte historische Tatsachen erhärtet, bisher weniger hervorgetretene Momente herausgehoben und interessante Lehren daraus gezogen werden. Nach jedem wichtigen Ereignis setzt eine strenge, aber gerechte Kritik ein; es wird nichts tendenziös entstellt, sondern alles objektiv betrachtet und behandelt. So weiß der Verfasser den Leser dauernd zu fesseln, durch Heranziehung geeigneter Vergleiche mit früheren oder späteren Episoden den Stoff zu beleben und durch nicht mißzuverstehende Winke unsere Generation anzuhalten, aus der großen Lehrmeisterin „Geschichte“ zu lernen und die richtigen Ziele nicht aus dem Auge zu lassen. Hierfür einige Beispiele: Bei

Mylae geht der karthagische Führer Hannibal im Bewußtsein der Überlegenheit seiner seegewohnten Flotte und in unerhörter Geringschätzung des Gegners tollkühn auf den verachteten Feind los. Duilius, der römische Flottenchef, als erster Führer seines Volks auf dem ungewohnten Kampffelde der See, begegnet ihm mit der neu geschaffenen, noch nicht seemännisch durchgebildeten, geschweige denn seekriegerprobten Flotte mit ruhiger Entschlossenheit, im Bewußtsein seiner Kraft, im Vertrauen auf die Kaltblütigkeit seiner Kommandanten und die kriegerisch-tüchtigen Eigenschaften seiner Soldaten. Auf beiden Seiten also ein großes Wagnis. Aber mit welchem Unterschied! „Ich habe das Wagen", sagt Stenzel, „für besonders wichtig für den Seekrieg bezeichnet, Kühnheit ist das Element der Offensive, die Vorbedingung für positive, für alle großen Erfolge. Sie kann beim Soldaten kaum groß genug sein, auch beim Offizier, solange sie vom Vorgesetzten in Schranken gehalten wird. Selbst Tollkühnheit ist dort zu verzeihen oder milde zu behandeln. Anders aber bei dem Führer in selbständiger Stellung; je höher er steht, je mehr er aufs Spiel setzt, umsoweniger darf er beim Wagen die verständige Erwägung der vorliegenden Verhältnisse außer acht lassen!" Dies die Worte des Verfassers. Enthalten sie nicht eine tiefe, schöne Wahrheit? und müssen sie nicht belehrend und begeisternd wirken?

Die Schlacht von Eknomos wird als günstige Gelegenheit benutzt, um dem Leser vor Augen zu führen, wie bedenklich es ist, einer mobilen, zu einer überseeischen Expedition in Marsch gesetzten Flotte einen Troß mitzugeben, ohne daß im Bereiche der feindlichen Küstengewässer zuvor die Seeherrschaft erkämpft worden ist. Die Römer begingen hier diesen Fehler; und wenn sie auch schließlich die Schlacht gewannen, so hätte der Kampf doch leicht zu ihren Ungunsten entschieden werden oder sie hätten ohne Transportflotte an jenem Tage einen viel durchschlagenderen Erfolg erzielen können, denn ihre Taktik stand im Zeichen der steten Sorge um die Deckung des Trosses. Kapitän Stenzel bezeichnet es als „prinzipiell unrichtig", einer Kriegsflotte mit angegliederter Transportflotte die Aufgabe zu stellen, den Krieg über die unbeherrschte See in Feindesland zu tragen. Wer dächte nicht bei dieser Gelegenheit an den Zug Rojestwenskis! Wenn die Raum- und Zeitverhältnisse auch in beiden Fällen grundverschieden sind, so ist der Vergleich doch berechtigt. Daß man der Kampfflotte einen Troß angliederte, war hier wie dort wohl nicht so unberechtigt, auch ohne daß die Seeherrschaft zuvor erkämpft war — insofern kann ich also der Stenzelschen Auffassung nicht unbedingt beistimmen. Es ist Sache der Strategie, solche Aufgaben zu lösen. Aber falsch ist es, einen solchen Troß mit ins Gefecht zu nehmen; dann scheidet eben der strategische Gedanke solange aus und hat der Taktik den Platz zu räumen. Eine Taktik, die halb auf Bekämpfung des Gegners, halb auf Deckung des Trosses gerichtet ist, kann nur eine halbe Taktik sein. Also „los vom Troß"; er möge sich solange in Sicherheit bringen, seine beste Deckung besteht eben darin, daß man mit allen zu Gebote stehenden Mitteln dem Gegner zu Leibe geht, ihm auf diese Weise gar nicht Zeit und Gelegenheit gibt, den Troß anzugreifen, sondern ihn zwingt, sich seiner Haut zu wehren. Bringt solche Taktik den Sieg, so ist damit auch der Troß glänzend gedeckt; unterliegt man aber bei diesem Prinzip, nun dann wäre die Katastrophe noch viel weniger zu vermeiden gewesen, wenn auch noch die Sorge um den Troß die Taktik beeinflußt hätte. Hören wir zur Bekräftigung

dieser Ansicht den Verfasser: „Das Wesen des Seegefechts ist die Bewegung und die Offensive, und um eine Seestreitmacht im Gefecht voll ausnutzen zu können, muß der Führer ungehindert über die volle Bewegung seiner Schiffe zu verfügen in der Lage sein usw."

Im weiteren Verlaufe des Krieges wendet sich das Glück bald der einen, bald der anderen Seite zu. Die Römer verlieren Schiffe und ganze Flotten, nicht nur im Kampfe mit dem Feinde, sondern auch mit der See. Ihr Mangel an wirklich seemännischer, nautischer Erfahrung läßt sie hier und da wieder zweifeln an der Richtigkeit und Wichtigkeit des Seekriegs und bringt sie auf den Gedanken, ob sie nicht doch lieber „die Finger von dem Wasser lassen sollen". Dieses Wanken und Schwanken, das Verkennen der Bedeutung der Seemacht wird uns außerordentlich klar und deutlich vor Augen geführt. Auch hier wieder eine Anspielung auf moderne Verhältnisse: eine Marine ist ein kostspieliges und schwer zu handhabendes Instrument. Keine Nation wird dabei von Mißerfolgen, Havarien und Unglücksfällen verschont bleiben. Darum aber die Flinte ins Korn zu werfen und sich „dem tückischen Meere nicht mehr anzuvertrauen", ist Schwächlichkeit, Energielosigkeit und Verständnislosigkeit für Seeherrschaft und Weltpolitik. Die Römer haben als eigentliche Landkriegsmacht auch gelernt, Seeschlachten zu schlagen und sogar schöne Erfolge zu erzielen; aber Seemacht und Seegeltung sind nur zu erhalten durch rastlose, zähe Arbeit an den Waffen und an sich selbst, durch Fortschreiten mit der Technik, durch Aufsuchen und Ausüben der Seemannschaft auf hoher See. Das aber haben die Römer nicht verstanden. „Eine Marine, die an der Küste klebt, hört bald auf, leistungsfähig auf See zu sein", sagt Kapitän Stenzel in diesem Zusammenhange. Wer möchte bestreiten, daß dieses Mahnwort stets akute Bedeutung hat? Besonders auch in unserer jetzigen Zeit, wo wieder Irrlehren nach Art der jeune école aufzuleben und das Verständnis für die Notwendigkeit einer starken Hochseeflotte zu untergraben drohen. Mit Unterseebooten erringt man keine Seeherrschaft, sondern „klebt man — um mit Stenzel zu reden — an der Küste". Unser Kampffeld ist die See, die See ist groß; wir wollen uns auf ihr den Kampfplatz suchen können, wo wir wollen, ihn uns nicht vom Feinde zuweisen lassen.

Der Zweite und der Dritte Punische Krieg werden, weil fast ausschließlich zu Lande ausgetragen, nur kurz berührt. Aber der Verfasser nimmt die Gelegenheit wahr, klar zu beweisen, daß die Kriegführenden nur deswegen die See mieden, weil erstens der Angreifende (Hannibal) als ausgesprochener „General" vom Seekriege nichts wissen wollte und das karthagische Volk es überhaupt versäumt hatte, die Pause nach dem Ersten Punischen Kriege zur Förderung des Seewesens zu benutzen, zum anderen, weil Rom als angegriffener Teil — abgesehen von gewissen seestrategischen Operationen gegen die rückwärtige Verbindung (Spanien—Afrika) — keine Veranlassung hatte, den Seekrieg zu suchen. Im Zusammenhange hiermit bekämpft Kapitän Stenzel die Mahansche Auffassung, daß im Zweiten und Dritten Punischen Kriege die Beherrschung der See in der Macht der siegenden Partei gelegen habe. Es muß dem Leser überlassen bleiben, sich in diesem Widerpart der Ansichten seine eigene Meinung zu bilden. Es scheint mir zweifelhaft, ob man hier die Stenzelsche Anschauung unbedingt zu der seinigen machen muß. Das ist aber schließlich gleichgültig; die Hauptsache ist: es regt

zum Nachdenken und zur Schärfung des eigenen Urteils an. Interessant, wenn auch nicht neu, ist die Schlußbetrachtung, und hier besonders schön die markige, kernige Art, wie der Verfasser den verwegenen, kühnen Zug Hannibals über die Alpen in Widerspruch setzt zu dem viel näher liegenden Gedanken der strategischen Offensive „über die See in Feindes Land".

Der zweite Abschnitt, der Seeräuberkrieg, wird kurz und prägnant skizziert; er bietet naturgemäß nicht soviel Interesse wie die übrigen Kapitel. Der Autor würdigt hier eingehend die glänzende Seestrategie eines Pompejus und versteht es, durch treffende Vergleiche mit ähnlichen Piratenkämpfen aus früherer und späterer Zeit die Gestalt dieses Römers ins rechte Licht zu setzen und die Verdienste eines Mannes zu würdigen, dem es in der kurzen Zeit von wenigen Wochen gelungen war, das ganze Gebiet des östlichen und westlichen Mittelmeeres von dem kräftig ins Kraut geschossenen Seeräuberwesen zu säubern und seinem Vaterlande neben der Befreiung von dieser Plage die Möglichkeit einer gesunden wirtschaftlichen Entwicklung wiederzugeben.

Der dritte Abschnitt beschließt die römische Kriegführung zur See und steht im Zeichen der militärischen Tätigkeit des Agrippa, jenes „einzigen Römers, der Genie für den Seekrieg entwickelt hat" (Stenzel). Es ist ein weites geschichtliches Gebiet, das vor, um und hinter Actium liegt, und es ist oft Gegenstand spezieller historischer Forschung gewesen. Von der Schlacht bei Actium selbst sagt der Verfasser, daß sie von so eminenter weltpolitischer Wichtigkeit sei, daß auch der „allgemein" historisch forschende Mann der Wissenschaft nicht an ihr vorbeikommen könne, ohne ihre Bedeutung zu würdigen. Er stellt dies besonders fest, weil sonst der Seekrieg in seiner Wichtigkeit und seinem Einfluß auf die Geschichte von den meisten Geschichtschreibern zu wenig betont wird. Das Studium der Schlacht bei Actium hat durch die Stenzelschen Ausführungen entschieden wieder neue Belebung erfahren, und wie ich es beim Lesen seines Werkes immer empfunden habe, so sind es auch hier wieder die — übrigens bei jedem Abschnitt — angehängten Schlußbetrachtungen, die einen wahren Born genußreicher Lehren und interessanter Anregungen darstellen. Zum Beispiel: Die Taktik in der Schlacht bei Actium hat eine auffallende Ähnlichkeit mit der Landtaktik; es handelt sich für Agrippa gewissermaßen um einen Angriff auf eine befestigte Stellung der Flotte des Antonius. Obwohl ein Mann von Tatkraft und energischer Offensive, trifft er doch mit richtigem Verständnis für die Situation seine Anordnungen im Sinne des zwar sehr einfachen, aber trotzdem oft außer acht gelassenen taktischen Grundsatzes: den Feind in einer festen Stellung nur dann anzugreifen, wenn man ihn weder umgehen, noch herauslocken kann. Und da das „Umgehen" nach Lage der Dinge nicht möglich ist, so beschließt er, es mit dem „Herauslocken" zu versuchen, das ihm auch glänzend gelingt und zum Siege führt. „Das erscheint einfach," sagt der Verfasser, „aber im Kriege ist alles einfach, d. h. hinterher, und namentlich für den Außenstehenden, der in der Ruhe des Studierzimmers die Vorgänge bei eingehender Kenntnis der beiderseitigen Verhältnisse an sich vorüberziehen läßt. Daher unsere vielen Zivilstrategen, die besonders im letzten großen Kriege 1870/71 an unseren Heerführern nicht genug zu tadeln fanden. Das Richtige treffen ist aber nicht leicht, sondern sehr schwer für den, der selbst mitten in der Aktion und in dem stets damit verbundenen großen Gewühl drinnen steht, ohne freien Überblick, ohne sichere Kenntnis von der Sachlage

beim Feinde. Dann die volle freie Verfügung über alle seine Fähigkeiten bewahren und beim Insichtkommen des Feindes im Augenblick richtig zu disponieren, zumal wo Großes auf dem Spiele steht — dazu ist eben ein ganzer, außerordentlicher Mann, ein genialer Führer erforderlich!" Ich brauche an diese trefflichen Worte keinen weiteren Kommentar zu fügen, möchte nur bemerken, daß sich noch weitere schöne Gedanken aus dem Werke gerade an dieser Stelle herausheben lassen würden, wenn der Raum es gestattete.

Aus dem vierten Abschnitt „Venedig und die Türkei" ist in erster Linie die taktische, strategische und historische Analyse der Schlacht von Lepanto hervorzuheben. Besonders interessant sind die Ausführungen des Verfassers über Zweck- oder Unzweckmäßigkeit einer taktischen Reserve im Seekriege. Über dieses, leider noch viel zu wenig kultivierte Gebiet ist meines Wissens nur einmal etwas Spezielles geschrieben worden.*) Es wäre eine dankbare Aufgabe, diese Frage einmal unter dem Gesichtswinkel der modernen Riesenflotten zu behandeln. Kapitän Stenzel will im Prinzip nichts von einer Reserve wissen, hauptsächlich aus dem Grunde, weil der Charakter der Seeschlacht nicht stationär genug ist, um eine Übernahme landtaktischer Gebräuche auf die See zu übertragen. „Sobald die Gros der beiden Flotten bei Lepanto zusammentreffen, begeben sie sich des wichtigsten Moments für die Taktik, der Bewegung, und fechten die Schlacht möglichst gleich der am Lande im Handgemenge des Enterkampfes aus, wo die Zahl, die Rüstung und die Tapferkeit des Soldaten den Ausschlag gibt." Die falsche Strategie der Verbündeten nach dem Siege von Lepanto wird ins rechte Licht gesetzt und vor der Auffassung einer zu hohen politisch-historischen Bedeutung dieser Schlacht gewarnt. Mit einigen Worten über die Ablösung der Galeeren-Epoche und überhaupt der Riemenflotten durch das Segelkriegschiff wird dann zum fünften Abschnitt übergeleitet.

Wenn wir bisher reichlich Gelegenheit fanden, dem Autor in seinen seetaktischen und seestrategischen Gedanken zu folgen und uns dadurch belehren zu lassen, so trägt dieser Abschnitt seines Werkes einen etwas veränderten Charakter; ihm ist mehr der Stempel der Entwicklung des Seewesens aufgedrückt, während das Schlachtenstudium dahinter zurücktritt. Aber Kapitän Stenzel versteht es darum doch, das Interesse des Lesers wach zu halten. Er schildert in anschaulicher Weise, mit welchen kulturellen, materiellen und traditionellen Schwierigkeiten es verbunden war, dem Segelkriegschiff den Platz zu erobern, den es im späteren Mittelalter und von dann ab weiter bis ins 19. Jahrhundert hinein behauptet hat. Er entwickelt chronologisch, stets auf historischer Basis, wie das Zeitalter der Entdeckungen schließlich den Ruderflotten den Todesstoß gab; ferner, daß wir die Geburtsstätten der Handels- und Kriegschiffahrt mit Segelfahrzeugen an den Küsten des Atlantik zu suchen haben. Die Erfindung des Kompasses und dessen wesentlicher Einfluß auf die Seeschiffahrt wie überhaupt auf Schiffbau und Seekriegführung werden treffend betont, und last not least der Einzug unserer modernsten und gewaltigsten Kriegschiffswaffe, des Geschützes, in das Kriegschiffwesen mit dem nötigen Nachdruck geschildert. Man kann an diesem Kapitel auch nicht vorübergehen, ohne die interessanten Ausführungen zu erwähnen, die der

*) „Reserven in der Seeschlacht", „Marine-Rundschau" 1905.



Verfasser über die Entstehung des Seewesens desjenigen Volkes macht, welches, im Grunde gar nicht für diesen Berufszweig geneigt, unter dem Eindruck wichtiger geschichtlicher Vorgänge zur ersten und bedeutendsten seefahrenden Nation der Welt geworden ist: England! — Aber auch die Seetaktik kommt hier nach Möglichkeit zu ihrem Recht. Es scheint eine Lieblingsidee des Verfassers zu sein, immer wieder das Element der Bewegung als das Hauptcharakteristikum der Seetaktik hervorzuheben. Jeder taktisch denkende Seeoffizier wird ihm in diesem Sinne gern und willig folgen, zumal da die moderne Seetaktik wohl noch viel mehr unter dem Zeichen dieses Elements steht als die antike. In der Seeschlacht bei Vannes erringt Caesar mit seinen Ruderschiffen einen entscheidenden Sieg über die Segelflotte des seegewohnten Volks der Veneter (Bretagne). Weshalb? Vorteil der Eigenbewegung (Riemen) gegenüber der von außen gegebenen und vom Zufall abhängenden Bewegung (Segel)! Haben im übrigen die Seeschlachten dieser Epoche schon wenig taktisches Interesse, so ist auch später bei der reinen Segelschiffsperiode von einer eigentlichen Taktik zunächst noch nicht die Rede, sie ist einer späteren Zeit vorbehalten. „Es ist, als ob der Sinn für die Taktik schlafen gegangen wäre"; mit diesen Worten schließt das Kapitel. Wir können aber daraus bereits entnehmen, daß die späteren Kriege der eigentlichen Segelschiffe noch eine Fundgrube wichtiger seetaktischer Lehren bringen werden, wenn die weiteren Bände des vorliegenden Werks in die Öffentlichkeit kommen.

Der sechste Abschnitt ist betitelt: „Deutschland zur See; die Hanse." Sein Studium liegt uns als Deutschen besonders nahe, und wer sich ein Bild von der Blütezeit und dem Niedergange der Hanse, dieser ersten deutschen Seemacht, verschaffen und einen tiefen Einblick in jene traurigen Verhältnisse tun will, welche im Grunde schuld waren an der allzu späten Erstehung deutscher Seemacht und deutscher Überseepolitik, der wird hier sicher zu seinem Recht kommen. Daß diesem Kapitel eine besondere Fürsorge zuteil geworden ist, darf man auch wohl daraus entnehmen, daß dem Herrn Bearbeiter hier seine gründlichen Spezialkenntnisse auf dem Gebiete der „Seemacht in der Ostsee" eine willkommene Stütze gewesen sind.

Mit der „Zeit der Armada" beschäftigt sich das siebente und letzte Kapitel. Dieses welthistorische Ereignis ersten Ranges wird mit der ihm gebührenden Gründlichkeit behandelt und gibt dem Verfasser gewissermaßen zum Schluß nochmals Gelegenheit, den Leser auf das Feld der Taktik und Strategie hinauszuführen und vor dessen Augen nach der von Clausewitz empfohlenen Methode diesen Armada-Feldzug nach seiner politisch-geschichtlichen Entstehung, strategischen Anlage und taktischen Durchführung fachmännisch zu verarbeiten. Die Ursachen des spanischen Mißerfolges werden ebenso folgerichtig entwickelt wie die Gründe für den Sieg der Engländer. Die Heldengestalt eines Drake zieht hier in ihrer ganzen Größe an uns vorüber. „Er war der größte Führer zur See seiner Zeit; England hat ihm viel zu danken." (Stenzel.) Und über den militärischen Führern schwebt das Bild der Elisabeth, Englands größter Königin. Ihre Verdienste um den politischen Aufschwung des Reichs werden hier nicht geschmälert, aber es wird auch nicht verschwiegen, welch hemmenden Einfluß sie auf den Gang der militärischen Aktionen ausübte, wie ihr falscher Sparsamkeitssinn auf der einen Seite die Waffenerfolge herabdrückte und wie auf der anderen Seite materielle Gewinnsucht ihr den Blick und das Verständnis raubte für das Große, was geleistet

war. „Ihr Ruhm und Ruf als klar blickende Seekönigin läßt sich jedenfalls nicht mehr aufrechterhalten; englische neuere Werke haben dies auch zum Ausdruck gebracht." (Stenzel.)

Ein für die beiden ersten Bände geltendes, ausführliches, nach Stichworten geordnetes Register ist dem zweiten Bande angeschlossen und macht so das Stenzelsche Werk auch zum Nachschlagen geeignet. Dreizehn am Schlusse beigefügte Tafeln (Karten und Schlachtenskizzen) unterstützen den Leser beim Studium des Textes in zweckmäßiger Weise.

Der Stil ist nicht immer sehr schön, doch tut dies dem Wert des Werks keinen Abbruch; es ist eben von einem ganz in der Wissenschaft seines schönen Berufs aufgehenden Seeoffizier geschrieben, dem wohl das Schwert näher lag als die Feder, und die Bearbeiter werden es vom Standpunkt der Pietät für richtig gehalten haben, die Originalität der Aufzeichnungen des verstorbenen Verfassers nach Möglichkeit zu wahren.

Möge dem vorliegenden Bande eine gleich günstige Aufnahme wie dem ersten und dem ganzen Stenzelschen Werke auch weiterhin eine glückliche Entwicklung beschieden sein!

Huning.



Zusammenstellung der gesamten Seestreitkräfte der Welt.
(Nach dem Stande vom 1. Januar 1910.)

Die diesem Hefte beiliegende tabellarische Zusammenstellung der gesamten Seestreitkräfte der Welt ist ebenso wie die am 1. Januar 1903 als Beilage zur „Marine-Rundschau" herausgegebene ähnliche Tabelle dazu bestimmt:

1. Einen Überblick über das gesamte vorhandene kriegsbrauchbare Schiffsmaterial der Gegenwart, nach dem Lebensalter geordnet, zu geben, und

2. dem Beschauer vor Augen zu führen, wie sich in den einzelnen Ländern die Anschauungen über das notwendige Deplacement innerhalb der Schiffsgattungen entwickelt haben.

Zu diesem Zweck sind, mit dem Jahre 1890 beginnend, die Linienschiffe, Panzerkreuzer, großen und kleinen geschützten Kreuzer der fünf größten Seemächte unter dem Jahr ihres Stapellaufs mit entsprechenden Signaturen derart eingetragen, daß dem größeren Deplacement der größere Abstand von der Grundlinie entspricht. Die Linienschiffe und Panzerkreuzer vom „Dreadnought"-Typ sind durch verstärkte Signaturen kenntlich gemacht. Die Schiffe und Schiffsklassen innerhalb der einzelnen Gattungen sind durch Striche miteinander verbunden, die im Folgenden der Kürze halber als Entwicklungslinien bezeichnet werden sollen.

Bei den kleineren Seemächten ist nach dem gleichen Prinzip verfahren; nur ist der Raumersparnis halber ein kleinerer Höhenmaßstab gewählt und von der genauen Innehaltung der Jahrgangsabstände abgesehen worden. Auch bei den Torpedo-Fahrzeugen (es sind nur solche über 200 Tonnen aufgeführt, die 1900 und später vom Stapel gelaufen oder im Bau befindlich sind), und bei den Unterseebooten, ist eine einfachere Darstellungsweise gewählt. Sie sind gruppenweise durch Diagramme bezeichnet, bei denen die Länge der Anzahl der zur Gruppe gehörenden Fahrzeuge, die Höhe deren Deplacements entspricht.

Nachstehend sollen einige der wichtigsten Tatsachen hervorgehoben werden, auf die uns das vergleichende Studium der Tabelle hinweist. Gewiß wird es auch für den Fachmann, dem damit nichts wesentlich Neues geboten wird, nicht ohne Interesse sein, bei dieser Gelegenheit die Entwicklung der modernen Flotten in ihren Hauptzügen sich erneut zu vergegenwärtigen. Für ein Studium der Einzelheiten reicht die Tabelle natürlich nicht aus, da sie außer den Deplacements und Geschwindigkeiten nicht auch noch die Angaben über die Offensivwaffen, die Panzerung und die Seeausdauer der Schiffe zu bringen vermochte.

1. Die Entwicklung der Linienschiffe von 1890 bis 1906.

Die Entwicklungslinien zeigen bei allen Mächten eine ansteigende Tendenz. Ohne an dem damaligen Normaltyp des mit vier schweren Turmgeschützen und einer verhältnismäßig starken Mittelartillerie armierten Linienschiffes etwas Wesentliches zu ändern, wird überall das Deplacement gesteigert, um den Panzerschutz zu verstärken, mit der Geschwindigkeit und dem Kaliber der Mittelartillerie (Zwischen-

kaliber) hinaufzugehen (von 15 bis auf 23,4 cm) und das Kohlenfassungsvermögen zu vermehren.

England pflegt noch eine Zeitlang, hauptsächlich für den Auslandsdienst, einen zweiten, kleineren Linienschiffstyp, gibt diesen aber von 1901 ab ganz auf, um fortab nur noch die größten und stärksten Schiffe zu bauen. Imposant ist die Homogenität der englischen Schlachtflotte, wie sie in mehreren bis zu neun Schwesterschiffen umfassenden Schiffsklassen leicht erkennbar in der Tabelle zum Ausdruck kommt.

In den Vereinigten Staaten führt der durch den spanischen Krieg entfachte Imperialismus zu einer schnellen und starken Vermehrung der Zahl und des Tonnengehalts der Linienschiffe. Zu einem ähnlichen Ergebnisse kommt es in Deutschland unter der Einwirkung des Flottengesetzes. Nur bleiben aus den sattsam erörterten Gründen die Deplacements unserer Linienschiffe vorläufig noch um mehr als 3000 Tonnen hinter den zur gleichen Zeit in England und in den Vereinigten Staaten gebauten Kampfeinheiten zurück.

Der unregelmäßige Verlauf der Entwicklungslinien der französischen Linienschiffe läßt deutlich den unheilvollen Einfluß der Ideen der jeune école erkennen. Fast unbegreiflich erscheint es uns, daß noch im Jahre 1899 die „Henri IV" mit nur 8900 Tonnen vom Stapel laufen konnte, wo von deren Vorgängern keins unter 11 300 Tonnen Deplacement besaß.

Als eine noch schlimmere Folge der Verwirrung der Begriffe über die Grundlinien einer vernunftgemäßen maritimen Wehrpolitik hat sich die Verschleppung des Ausbaues der „République"-Klasse durch mehr als ein halbes Jahrzehnt, von 1902 bis 1907, erwiesen. Während dieser Periode hat Frankreich seine frühere Stellung als zweitstärkste Seemacht vielleicht für lange Zeit eingebüßt und nimmt jetzt nur noch den vierten Platz ein; denn die Panzerkreuzer, die es mehr hat, als z. B. wir, vermögen schon deshalb nie die Überlegenheit unserer Linienschiffsflotte auszugleichen, weil sie keine stärkeren Geschütze als 19,4 cm führen.

Japan richtet sich in seiner Schiffbaupolitik ganz nach dem englischen Vorbilde. Unsere Tabelle läßt erkennen, wie die Einstellung der den Russen abgenommenen Schiffe der Homogenität der japanischen Schlachtflotte beträchtlichen Abbruch getan hat.

2. Die „Dreadnought"-Aera.

Nachdem der russisch-japanische Krieg gezeigt hatte, daß die Entscheidung im heutigen Flottenkampf in der Niederkämpfung des Gegners im Ferngefecht liegt, überraschte England im Jahre 1906 die übrige Welt durch einen gänzlich neuen Linienschiffstyp, der gleichzeitig einige artilleristisch-taktische Konsequenzen aus den Erfahrungen der letzten Jahre verwirklichte und unter völliger Fortlassung der Mittelartillerie 10 schwere Geschütze statt der früheren 4 besaß sowie eine bis dahin bei Linienschiffen unbekannte Geschwindigkeit von 21,5 kn aufwies. Das Erscheinen der „Dreadnought" hat eine völlige Revolution in der Schiffbaupolitik aller Mächte, der großen wie der kleinen, hervorgerufen.

Deutlich lassen das steile Ansteigen der Entwicklungslinien und die vielen Dreadnought-Signaturen unserer Tabelle es erkennen, daß seit dem Jahre 1907

überall nur noch Linienschiffe des neuen Typs, und zwar in großem Umfange gebaut oder geplant werden. Während früher die Ansicht vielfach Geltung hatte, daß man den wechselnden Bedingungen des Seekriegs auch wohl mit kleineren, billigen Kampfeinheiten gerecht werden könnte, hat das Vorgehen Englands mit überraschender Schnelligkeit dem Dreadnought-Prinzip zur allgemeinen, uneingeschränkten Anerkennung verholfen. Auf das Ferngefecht und die Gewinnung einer überlegenen Feuerposition kommt alles an. Dafür aber taugen allein solche Panzerschiffe, die eine möglichst große Zahl der schwersten Geschütze und eine hohe Geschwindigkeit besitzen.

Die Folgen dieser neugewonnenen Anschauung lassen sich noch gar nicht absehen. Schon sind die Deplacements von 22 000 Tonnen und darüber hinaus etwas Alltägliches geworden. Die Amerikaner sind bereits bei 26 400 Tonnen-Schiffen angelangt, und wenn auch über unsere neuesten Linienschiffe zurzeit noch nichts Näheres bekannt ist, so darf man doch wohl annehmen, daß sie den gleichalterigen Konstruktionen anderer Länder nicht unterlegen sein werden.

3. Die Entwicklung der Panzerkreuzer.

Aus unserer Tabelle geht es nicht hervor, daß die Idee, verhältnismäßig schnelle, mittelstark armierte Schiffe, hauptsächlich für den Auslandsdienst und in zweiter Linie auch für Aufklärungszwecke, mit einem Seitenpanzer zu versehen, schon in den 80er Jahren ausgeführt wurde. England ging ziemlich gleichzeitig mit Frankreich und Rußland bahnbrechend auf diesem Gebiete vor. Als es sich dann aber herausstellte, daß die Schiffe bei einem Deplacement von 5700 bis 8500 Tonnen als Panzerfahrzeuge zu schwach und als Kreuzer zu langsam waren, verzichtete man auf die Fortsetzung derartiger Bauten, bis sie nach einer Pause von 13 Jahren mit der „Cressy"-Klasse wieder aufgenommen wurden, und zwar nunmehr aus dem alleinigen Bedürfnisse heraus, den Aufklärungsdienst für die Schlachtflotte durch die Verwendung von Schiffen zu verstärken, die durch eine hinreichend entwickelte Offensiv- und Defensivstärke den nur mit Panzerdeck versehenen Kreuzern zweifellos überlegen waren, unter gewissen Umständen sich aber auch auf ein gelegentliches Feuergefecht mit feindlichen Linienschiffen ohne übergroßes Risiko einlassen konnten. Die ausgezeichneten Dienste, die die neuen Panzerkreuzer bei den Manövern verrichteten, führten nach mannigfachem Tasten in bezug auf das passendste Deplacement zu immer schnelleren und größeren Schiffen, bis dann nach den Erfahrungen der Schlacht bei Tsuschima der Grundsatz aufgestellt wurde, die Panzerkreuzer seien letzten Endes auch noch dazu bestimmt, in der Tagschlacht die eigentliche Kampflinie zu verstärken. So entstand gleichzeitig mit der „Dreadnought" der „Invincible"-Typ, der bei einer sehr hohen Geschwindigkeit und mittelstarker Panzerung eine Armierung von acht Geschützen schwersten Kalibers aufweist.

Die Entwicklung des neuen englischen Gefechtskreuzers ist noch nicht abgeschlossen. Soweit bekannt, soll der „Lion" etwa 23000 Tonnen und eine Geschwindigkeit von 28 kn haben. Vorläufig scheint nur Deutschland geneigt, England auf dem eingeschlagenen Wege zu folgen, vielleicht auch Japan, soweit es die ungünstige Finanzlage gestattet. Die Vereinigten Staaten und Frankreich haben in ihren Flottenprojekten überhaupt keine Neubauten von Panzerkreuzern

mehr vorgesehen — seltsamerweise, denn dieser Schiffstyp ist nicht nur aus allgemeinen strategischen Rücksichten unentbehrlich für alle größeren Flottenoperationen, sondern seine Weiterentwicklung wird auch noch durch das Ebenbürtigkeitsprinzip zur Notwendigkeit gemacht.

4. Die großen geschützten Kreuzer (über 5500 Tonnen).

Ein Blick auf die Tabelle belehrt uns darüber, daß diese Schiffsklasse im Aussterben begriffen ist. Mit Recht, denn für ein ernstliches Gefecht reicht ihre Offensiv- und Defensivstärke nicht aus, das bloße Sehen aber kann ebensogut durch kleinere und billigere Schiffe besorgt werden. Schon von der Jahrhundertwende an baute nur noch Rußland große Kreuzer, um bald darauf im Kriege mit Japan deren militärische Wertlosigkeit zu erkennen.

5. Die kleinen geschützten Kreuzer (2000 bis 5500 Tonnen).

Die vielseitige Verwendbarkeit dieses Schiffstyps für die Aufklärung, die Unterstützung der eigenen und die Abwehr der feindlichen Torpedobootsstreitkräfte, für den Handelskrieg und den sonstigen Dienst in fernen Meeren liegt auf der Hand. Um so merkwürdiger ist es, daß eigentlich nur Deutschland mit stetiger Konsequenz seine Weiterentwicklung durchgeführt hat, bis mit allmählich steigenden Deplacements ein so hoher Grad von Leistungsfähigkeit erreicht ist, daß sich in der allerjüngsten Zeit auch England veranlaßt sieht, unserem Beispiele zu folgen. Der dort vorhergegangene Versuch mit den sogenannten Späherschiffen (Scouts) hat zu keinen günstigen Ergebnissen geführt; sie waren zu schwach armiert und hatten einen zu geringen Aktionsradius. — Besser sind die amerikanischen Scouts ausgefallen, die mehr den kleinen Kreuzern gleichen; aber ihr Weiterbau ist vorläufig nicht geplant. Höchst bemerkenswert ist es, daß gerade in Frankreich, dem Heimatlande der jeune école, schon seit 1899 keine kleinen Kreuzer mehr gebaut werden. Es herrscht dort infolgedessen ein sehr bedenklicher Mangel an Schiffen, die die Torpedoboote bei ihren Operationen unterstützen können.

6. Torpedofahrzeuge über 200 Tonnen.

Unsere Tabelle, die nur das noch nicht zehn Jahre alte Material umfaßt, zeigt uns, daß England die größten und deshalb auch seetüchtigsten und ausdauerndsten Zerstörer besitzt. Deren Deplacements sind in den letzten zehn Jahren um das Dreifache, von 315 auf rund 1000 Tonnen, gestiegen; da aber eine solche Größe im Widerspruch mit dem Prinzip der Unsichtbarkeit und der aufs höchste gesteigerten Manövrierfähigkeit der Torpedoboote steht, so sind seit 1906 auch wieder reine Torpedoboote von nur 250 Tonnen geschaffen worden. Auch in Deutschland wachsen die Deplacements allmählich bis auf 600 Tonnen an; im übrigen zeigt die Regelmäßigkeit der Form der deutschen Diagramme, mit welcher hohen Stetigkeit wir bei der Entwicklung dieser Waffe vorgegangen sind. So haben wir auch Frankreich hinter uns gelassen, das sich durch die „rage du nombre" der jungen Schule dazu hat verleiten lassen, über dem Bau ungezählter kleiner Boote mit ungenügendem Aktionsradius den Bau wirklich seetüchtiger und ausdauernder Fahrzeuge relativ zu vernachlässigen.

7. Unterseeboote.

In dieser Waffe kann Frankreich die führende Stellung, die es früher einnahm, gegen England jetzt noch kaum behaupten. Es hat jährlich Summen für den Bau von Booten bewilligt und Einheiten in das Bauprogramm eingestellt, aber von den in den letzten drei Jahren, also seit 1907, bewilligten Booten keines mehr auf Stapel gelegt.

Die Einzeichnung der deutschen U-Boote mußte auf Grund von unbeglaubigten Daten erfolgen, da weder über ihre Zahl noch über ihre Dimensionen Zuverlässiges bekannt ist. Immerhin darf es als feststehend angenommen werden, daß die Überlegenheit der Zahl, die andere Nationen vor uns besitzen, nicht gar so bedenklich ist, wie es nach der Tabelle den Anschein haben könnte, denn ihr Mehr besteht zum größten Teil aus Versuchstypen von geringem militärischen Werte, mit denen wir uns als die zuletzt mit den Unterseebooten beginnenden nicht erst abzugeben brauchen.

8. Die Flotten der kleineren Seemächte.

Der gleichzeitige Übergang einer ganzen Reihe der kleineren Seemächte zu einer Dreadnought-Politik, von dem schon weiter oben die Rede war, liefert einen sprechenden Beweis für das rasche Umsichgreifen der Erkenntnis von der Bedeutung der Seegeltung infolge der jüngsten Seekriege. Wohin der eingeschlagene Weg die einzelnen Staaten führen wird, hängt von so vielen inneren und äußeren Umständen ab, daß es eine mehr als undankbare Aufgabe sein würde, hier den Propheten spielen zu wollen. Das überraschende Heranwachsen Japans zur fünftstärksten Seemacht, das unerwartete Zaudern Rußlands, seine im japanischen Kriege zerstörte Flotte alsbald neu aufzubauen, mahnt zur größten Vorsicht in dieser Beziehung.

Vor allem ist wohl die Frage am Platze, ob auch alle die von maritimem Ehrgeize erfaßten kleinen außereuropäischen Staaten sich darüber klar sind, daß der Besitz von Dreadnoughts nur dann einen Machtzuwachs bedeutet, wenn man zugleich auch über die nötigen Häfen, Werften, Docks und Küstenbefestigungen, über Kreuzer, Torpedofahrzeuge, vor allem aber über das geschulte Personal verfügt, das diese komplizierten Kriegsmaschinen richtig zu handhaben versteht. Wo es an allem diesen für absehbare Zeiten fehlt, da stellt die Erwerbung von Dreadnougths keinen Gewinn, sondern weit eher einen vermehrten Anreiz zu rücksichtslosen gewaltsamen Übergriffen von seestärkeren Mächten in stürmischen Zeiten dar, wie die Seekriegsgeschichte immer und immer wieder gezeigt hat. Immerhin ist es beispielsweise für die Entwicklung der politischen Verhältnisse Amerikas nicht gleichgültig, wenn Brasilien, Argentinien und Chile Schiffe besitzen oder bald besitzen werden, die auch mit ungenügend geübten Besatzungen nur durch ganz andere Streitkräfte niedergekämpft werden könnten, als sie bisher für diesen Zweck erforderlich gewesen wären.

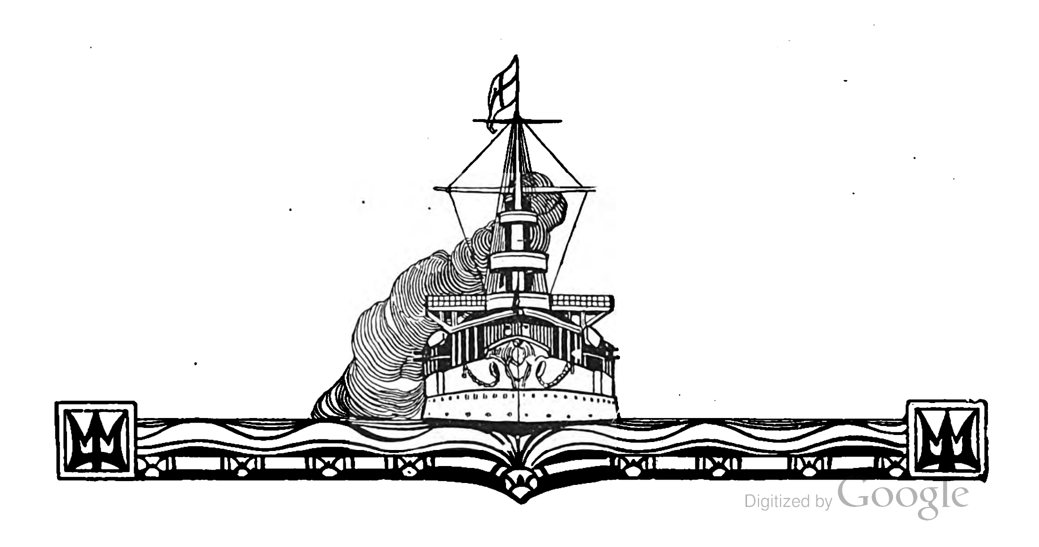
Noch unmittelbarer als hier treten uns die möglichen Wirkungen der neuen Bewegung vor Augen, wenn wir die jüngsten Flottenpläne Italiens und Österreichs in Betracht ziehen. In beiden Ländern sind alle die weiter oben erwähnten Vorbedingungen erfüllt, um den militärischen Wert der neuen Dreadnougths voll auszunutzen, und es beschäftigen sich deshalb die Engländer heute schon auf das ernstlichste

mit der Frage, welche Konsequenzen sich für ihre Flottenpolitik durch die bevorstehenden Seemachtverschiebungen im Bereiche des Mittelmeeres ergeben werden.

Zum Schlusse noch ein paar kurze Bemerkungen über den Zweimächte-Maßstab. Mit 55 fertigen Linienschiffen besitzt England heute vier mehr als die beiden nächsten Seemächte, Deutschland und die Vereinigten Staaten, zusammengenommen, und nach der Tonnenzahl ist wegen des geringen Durchschnittsdeplacements unserer Linienschiffe die gegenwärtige Überlegenheit Englands noch weit größer (823 000 gegen 660 000 Tonnen). England macht bei der Berechnung des Standards stets den großen Fehler, daß es die gewaltige Flotte mächtiger Linienschiffe, die es bis zum Jahre 1906 gebaut und bis dahin als den sicheren Hort und Schutz seines Besitzes und seines Handels betrachtet hat, einfach als nicht vorhanden ansieht und nur die Zahl der fertigen und in Bau befindlichen Dreadnoughts in das Exempel einsetzt. Ein solcher Standpunkt ist unhaltbar und nur aus den Verhältnissen heraus zu verstehen, die ihn geschaffen haben. Es war eines der Mittel der gewaltigen Agitation, die zu Beginn dieses Jahres in England einsetzte, um das plötzliche Anschwellen des Bauprogramms auf 8 große Schiffe, 6 kleine Kreuzer und 20 große Torpedoboote im Jahre 1909 gerechtfertigt erscheinen zu lassen. Der two-Power standard ist, wie die zahlenmäßigen Beweise zeigen, nach wie vor gewahrt.

Ob die Einleitung der Dreadnought-Politik, für die gewisse Stimmen jetzt Deutschland verantwortlich zu machen versuchen, vom englischen Standpunkt aus gerechtfertigt war oder nicht, und ob man damit das ursprünglich verfolgte Ziel erreicht hat, bleibe hier unerörtert.

v. Pustau, Kapitän zur See a. D.



Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Hochseeflotte. Die Kreuzer führten Anfang Januar eine Verbandsreise aus.

Am 4. Januar hat die II. Torpedobootsflottille in Kiel und die V. Torpedobootsflottille in Wilhelmshaven in Dienst gestellt.

„Blücher" erledigte im Januar das Einschießen der Torpedoarmierung und das Anschießen der Geschütze. Störungen oder Beschädigungen des Materials irgendwelcher Art sind hierbei nicht aufgetreten. Die Erprobung auf einer achttägigen Schlechtwetterfahrt ist in Aussicht genommen.

„Nassau" und „Westfalen" werden an der Übungsverbandfahrt der Hochseeflotte Anfang Februar teilnehmen.

„Westfalen" erzielte bei der Probefahrt Mitte Januar bei Neukrug eine mittlere Geschwindigkeit von 20,25 kn bei 26792 iPS.

— Sonstige Schiffe in der Heimat. „Zieten" reduzierte am 18. Dezember seine Besatzung.

„Albatroß" stellte am 14. Januar in Kiel außer Dienst, „Nautilus" am 15. Januar in Dienst. Besatzung „Albatroß" ging auf „Nautilus" über.

„G 169" erledigte Ende Dezember mit gutem Erfolge eine Schlechtwetterprobefahrt in der Nordsee. „G 173" stellte am 24. Januar zu Probefahrten in Dienst.

— Auslandsschiffe. „Nürnberg" stellt am 1. Februar in Dienst und tritt die Ausreise nach Ostasien an. „Arcona" soll Ende März außer Dienst stellen.

Kreuzergeschwader. „Scharnhorst" und „Leipzig" ab Hongkong am 10. Januar, an Bangkok 16. Januar. „Arcona" ist von Yokohama über Itsukushima nach Tsingtau, von dort am 17. Januar nach Hongkong gegangen und setzt am 28. Januar die Heimreise fort. „Iltis" war im Januar in Schanghai und Futschau, „Tiger" liegt vor Hankau, „Jaguar" vor Schanghai. „Luchs" hat sich vor Bangkok mit dem Flaggschiff und „Leipzig" vereinigt. Die 3 Schiffe sind dann nach Singapore gegangen und am 22. Januar dort eingetroffen.

Abschleppen eines englischen Schiffes durch „Arcona". Zu der im Dezemberheft kurz gemeldeten Tatsache wird noch bekannt: Das englische Segelschiff „Celtic Chief" war bei der Einfahrt zu dem Hafen von Honolulu auf einem Korallenriff festgekommen. Wind und Dünung setzten es trotz der Bemühungen mehrerer Schleppdampfer immer weiter auf das Riff hinauf. Der Kommandant der „Arcona", dessen Aufenthalt in Honolulu nur auf wenige Tage berechnet war, entschloß sich, diesen zu verlängern, um dem Schiff zu helfen. Nach 16 stündiger Arbeit gelang das Abschleppen. Aus Honolulu wird hierzu geschrieben: „Die Hilfsbereitschaft des deutschen Kreuzers hat bei Behörden und Bevölkerung den günstigsten Eindruck gemacht. Allgemein wird der Umsicht und dem Geschick, mit dem die Arbeiten geleitet wurden, Anerkennung gezollt." In einem Dankschreiben an den deutschen Konsul schrieb der englische Konsul: „Die Handlungsweise des Kapitän Schröder gibt einen überzeugenden Beweis von der jederzeitigen Bereitschaft der Seeoffiziere, ihre Dienste einem in Not befindlichen Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen, gleichgültig welcher Nationalität es angehört."

Afrikanische Stationen. „Seeadler" lag vor Daressalam. „Bussard" hat die Heimreise über Aden, Port Said, Palermo fortgesetzt. „Sperber" hat 15. Januar Duala verlassen und ist über Old Calabar (Süd-Nigerien) nach Lome

gedampft. „Panther“ ist seit 30. Dezember im südwestafrikanischen Schutzgebiet (Swakopmund).

Amerikanische Station. „Bremen“ hat am 28. Dezember Buenos Aires verlassen, die Reise nach der Westküste Südamerikas fortgesetzt und hierbei Punta Arenas Mitte Januar angelaufen.

Australische Station. „Condor“ hat die Palau-Inseln, Jap, die Admiralitäts-Inseln und Simpson-Hafen besucht. „Cormoran“ ist am 3. Januar von Suva (Fidschi-Inseln) nach Apia (Samoa) gegangen. „Planet“ ist im Vermessungsgebiet.

— Schulschiffe. „Victoria Louise“ ging am 3. Januar von Kingston (Jamaica) über Cuimanera (Kuba), Port au Prince, Havana nach den Bermudas-Inseln, von wo die Heimreise angetreten wird. „Freya“ besuchte Alexandrien und Neapel, „Hansa“ Corfu und Genua.

„Hertha“ beteiligte sich Anfang Januar mit Erfolg an den Arbeiten zur Abschleppung des vor der Einfahrt von Kingston festgekommenen deutschen Dampfers „Joachim Friedrich von Preußen“ und ging von dort über Havana nach den Bermudas-Inseln.

Anläßlich der bei einem größeren Brande, durch den am 2. Januar verschiedene staatliche Warenlager in Alexandrien eingeäschert wurden, von der Besatzung des Schulschiffes „Freya“ geleisteten Hilfe bei den Löscharbeiten hat der ägyptische Premierminister Boutros Guali ein Dankschreiben an den deutschen Generalkonsul für Ägypten gerichtet, das in deutscher Übersetzung folgendermaßen lautet: „Ich erhielt einen sehr anerkennenden Bericht über den Beistand, den die Matrosen des sich vorübergehend in Alexandrien aufhaltenden deutschen Kriegschiffes „Freya“ den örtlichen Behörden bei dem Brande der Tabakniederlage geleistet haben. Ich erfülle eine mir sehr angenehme Pflicht, wenn ich Sie bitte, dem Kommando und der Besatzung der „Freya“ den Dank der Regierung und Seiner Hoheit zu übermitteln für die freiwillige und so wirksame Hilfe bei Bekämpfung des Brandes, wie auch für den Eifer und Mut, den die Matrosen bei dieser Gelegenheit gezeigt haben.“

— Anerkennung für Schießleistungen. Seine Majestät der Kaiser hat nachstehenden Schiffen und Marineteilen am Lande für besonders gute Schießleistungen im Schießjahr 1908/09 seine Anerkennung ausgesprochen: 1. Für das Schießen mit Schiffsgeschützen: abgesehen von den Schiffen „Wettin“, „Braunschweig“, „Gneisenau“ und „Danzig“, die durch die Verleihung des Kaiserpreises bereits ausgezeichnet worden sind: den Linienschiffen „Mecklenburg“, „Pommern“ und „Deutschland“. 2. Für das Schießen mit Küstengeschützen: abgesehen von der III. Matrosenartillerie-Abteilung, die den Kaiserpreis erhalten hat, der IV. Matrosenartillerie-Abteilung. 3. Für das Schießen mit dem Gewehr: der 3. Abteilung der II. Matrosendivision, der II. und IV. Matrosenartillerie-Abteilung und den Schiffen „Hannover“, „Kaiser Karl der Große“, „Blitz“, „Hansa“, „Victoria Louise“, „Fürst Bismarck“, „Sperber“, „Jaguar“, „Tiger“, „Tsingtau“, „S 90“ und „Taku“; von den Seebataillonen: der 4. Kompagnie des II. und der 4. Kompagnie des III. Seebataillons.

— Funkentelegraphischer Verkehr englischer und deutscher Schiffe. S. M. S. „Arcona“ hatte — wie nachträglich bekannt wird — auf der Reise von Yokohama nach San Francisco im September vorigen Jahres Gelegenheit, die funkentelegraphische Einrichtung zum Verkehr mit dem englischen Kreuzer „Bedford“, der mit dem gleichen Reiseziel Yokohama etwas später verlassen hatte, auszunutzen. Beide Schiffe tauschten auf der Reise durch den Stillen Ozean wiederholt Wetter-

nachrichten und Besteckangaben aus. „Arcona“ übermittelte auch einige bei Midway Island erhaltene Kabelnachrichten von allgemeinerem Interesse an den englischen Kameraden, was mit Dank angenommen wurde.

— Stapelläufe. „G 174“ am 8. Januar 1910 auf Germaniawerft, „V 183“ am 23. Dezember 1909 bei Vulcan, Stettin.

Das Brieftaubenwesen der Marine ist, überholt durch die technischen Fortschritte der Funkentelegraphie, am 1. Januar aufgehoben worden. Die Minderkosten kommen als Ersparnisse dem Marine-Etat zugute.

— Zusammenstoß. Der für die Überführung des für die Garnison Tsingtau bestimmten Ablösungstransportes gecharterte Dampfer „Patricia“ kollidierte am 4. Januar in dichtem Nebel mit dem Feuerschiff „Elbe V“, das sofort sank.

— Die chinesische Studienkommission traf am 5. Januar in Berlin ein. Ihrem Chef, dem Prinzen Tsai Hsün, Kaiserliche Hoheit, wurden königliche Ehren erwiesen.

Am ersten Tage wurde die Kommission in Audienz durch Seine Majestät den Kaiser empfangen. Abends fand ein Essen beim Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts statt.

Am 6. Januar wurde der „Vulcan“ in Stettin besucht, am 7. Januar die Werft von Blohm & Voß in Hamburg, am 8. Januar die Kaiserliche Werft in Kiel, daran anschließend die Germaniawerft. Die Kommission schiffte sich sodann auf „Westfalen“ ein und wohnte von dort aus Übungen von Torpedo- und Unterseebooten bei. Die im Hafen liegende Flotte salutierte beim Erscheinen des Prinzen auf dem Wasser die chinesische Flagge mit 21 Schuß. Der Prinz besuchte sodann Seine Königliche Hoheit den Prinzen Adalbert und folgte einer Einladung Seiner Königlichen Hoheit des Prinzen Heinrich zur Abendtafel im Schloß. Am 10. und 11. Januar wurden die Kruppschen Werke in Essen eingehend besichtigt. Auch der Schießplatz in Meppen wurde besucht. Am 13. Januar reiste die Kommission nach Rußland ab, um von dort die Reise nach China anzutreten.

Einige Mitglieder sind von Rußland aus zu eingehenden Detailstudien nach Deutschland zurückgekehrt. Unter anderem werden diese auch die Schichauwerft, die Weserwerft und die Vulcan-Filiale in Hamburg besichtigen.

Die Kommission bestand, abgesehen von ihrem prinzlichen Chef, dem Admiral Sah und dem chinesischen Gesandten Yuin-Chang, aus 14 Mitgliedern. 6 davon gehören dem chinesischen Marineamt als Abteilungs- oder Sektionsvorstände an.

— Ehrentafel. Am 30. Dezember 1909, nach der ersten Wiederkehr des nationalen Unglückstages von Messina, wurden von der Abteilung Neapel der »Lega Navale« an die Vertreter von Rußland, Frankreich, Deutschland, der Vereinigten Staaten von Amerika und Spanien je eine Gedenktafel für das Admiralschiff der im Erdbebengebiet seinerzeit zu Hilfe geeilten Kriegschiffe feierlich übergeben. Der Vertreter der »Lega Navale«, Principe Sirignano, zollte hierbei der aufopfernden fremden Hilfeleistung besondere warme Anerkennung.

Die auf einer Mahagoniplatte ruhende Bronzetafel von etwa 45 × 33 cm Größe zeigt in ihrer oberen Hälfte ein künstlerisch gut ausgeführtes Relief mit sechs Frauengestalten, den einzelnen Nationen, die nach dem Strande von Messina blicken, im Hintergrunde die fremden Kriegsschiffe. Die untere Hälfte trägt die Widmung. Die Tafel wird auf „Hertha“ Aufstellung finden.

— Pathengeschenk für S. M. S. „Rheinland“. Die Rheinprovinz schenkte für die Offiziersmesse silberne Bestecks, für die Mannschaft eine Bücherei.

— Sammlung für die vermißten Finkenwerder Fischer. Auf Anregung des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts ist innerhalb der Marine eine Sammlung zum Besten der Hinterbliebenen der in den Dezemberstürmen verunglückten Finkenwerder Fischer veranstaltet worden.

— Zwischen der Stadt Berlin und S. M. S. „Berlin“ fand zu Neujahr ein herzlicher Telegrammwechsel statt.

— Geschenke für S. M. S. „Mainz“. Der Marineverein der Stadt gleichen Namens hat dem Kreuzer „Mainz“ ein Bild der Patenstadt von Professor Suttner, der Ruderverein Mainz hat der Offiziersmesse einen Tafelaufsatz als Geschenk überreicht.

— Verschiedenes. Stand der Seefischerei. Der Wert der von deutschen Fischern und von Mannschaften deutscher Schiffe gefangenen und in den Jahren 1907 und 1908 an Land gebrachten Fische belief sich auf insgesamt 28,94 und 28,92 Mill. M, während die Einfuhr aus fremden Ländern sich auf 86,90 und 80,47 Mill. M belief. Im laufenden Jahre betrug zwar in den ersten zehn Monaten der Wert des deutschen Seefischfanges schon 27,54 gegen 23,39 Mill. M im Vorjahre, nichtsdestoweniger aber ist infolge des großen Wettbewerbs des Auslandes auf dem deutschen Fischmarkte der wirtschaftliche Effekt und der Verdienst im deutschen Fischereigewerbe niedrig. Selbst die Großbetriebe der Hochseefischerei, die infolge ihrer Kapitalkraft und ihrer guten Geschäftsverbindungen ihre Fangergebnisse noch relativ günstig absetzen, zeigen kein befriedigendes Bild der Rentabilität. Von 11 Aktiengesellschaften mit einem Nominalkapital von 13,85 Mill. M zahlen nur 4 Gesellschaften eine Dividende, und zwar die Emder Heringsfischerei 7 Prozent, die Glückstädter Fischerei, die Heringsfischerei „Großer Kurfürst“ und die Heringsfischerei „Dollart“ je 2 Prozent. Die übrigen 7 Gesellschaften zahlten nicht nur keine Dividende, sondern hatten bei ihrem Geschäftsergebnis sogar Verluste aufzuweisen. Die Deutsche Dampffischerei-Gesellschaft „Nordsee“ hatte im laufenden Jahre einen Verlust von 385776 M, die Norddeutsche Hochseefischerei-Aktiengesellschaft Geestemünde büßte 129643 M ein, während mit den nächstgrößten Verlusten von rund je 100000 M die Geestemünder Herings- und Hochseefischerei und die Bremer Vegesacker Fischereigesellschaft folgen. Auf das gesamte Aktienkapital von 13,85 Mill. M der 11 Gesellschaften wurden nur 84000 M Dividende ausgeschüttet, während das vorjährige Ergebnis mit einer Dividendensumme von 195000 M auch schon äußerst ungünstig war, obgleich nur 2 Gesellschaften mit Verlust gearbeitet hatten. Aus dieser geringen Rentabilität der großen Gesellschaften erhellt wohl am deutlichsten die ungünstige Lage der deutschen Seefischerei, deren Entwicklung bei ihrer großen volkswirtschaftlichen Bedeutung besondere Aufmerksamkeit verdient.

Die staatliche Unterstützung der Seefischerei, die im Etat des Reichsamtes des Innern ausgeworfen wird, betrug 1886 100000 M, von 1887 bis 1898 200000 M, dann bis 1907 400000 M und ist dann auf 300000 bis 350000 M zurückgegangen. Die Staatsbeihilfe findet hauptsächlich als Unterstützung für den Bau von Fahrzeugen und bei unverschuldeten Netzverlusten Verwendung.

Schantung-Eisenbahn. Die Einnahmen zeigen im letzten Jahr eine beträchtliche Zunahme. Sie stiegen von 2,6 Mill. mex. Dollars 1908 auf 3,3 Mill. Dollars im Jahre 1909. Zunahme 27,75 Prozent.

Bei der Flensburger Schiffbaugesellschaft liefen zwei Dampfer zu 1700 und 1500 Tonnen Tragfähigkeit von Stapel. Der eine ist für eine deutsche, der andere für eine belgische Firma bestimmt.

Der deutsche Schulschiffsverein feierte Mitte Januar das Fest seines

zehnjährigen Bestehens. Die Mitglieder des Vereins überreichten dem Großherzog von Oldenburg das silberne Modell eines Schulschiffes.

Ausländische Torpedobootsbestellungen bei deutschen Firmen. Von den 12 für die argentinische Regierung in Bestellung gegebenen Torpedobootzerstörern sind 4 nach Deutschland gefallen, und zwar sind 2 an Schichau, 2 an die Germania vergeben worden. Die Bestellungen für 4 Boote sind nach England (Laird Brothers) und für weitere 4 nach Frankreich (Brosse & Fouché in Nantes) gegeben. Die deutschen Preise waren die niedrigsten.

Gedenktag. Am 9. Januar waren 50 Jahre verflossen, seitdem der erste deutsche Admiral, Brommy, starb. Er ruht, eingehüllt in die Flagge der „Barbarossa", auf dem Kirchhofe des Dorfes St. Magnus bei Bremen.

Der deutsche auswärtige Handel im Jahre 1909. Das Jahr 1908 war bekanntlich in bezug auf die Verhältnisse des auswärtigen Handels ein wenig günstiges gewesen. Während die Ausfuhr eine nur sehr geringe Zunahme gegen 1907 aufzuweisen hatte, war die Einfuhr sogar um 8,8 Prozent gegen das Vorjahr zurückgegangen. Diese durch die allgemeine ungünstige Konjunktur in Deutschland und in der Welt erklärte rückläufige Bewegung hielt im Anfang des Jahres 1909 noch an, kam im Laufe des Jahres zum Stillstand und erst in der zweiten Hälfte des Jahres trat die steigende Tendenz der Vorjahre wieder deutlich hervor.

Es betrug in Millionen Doppelzentnern à 100 kg:

	Einfuhr	Ausfuhr	Gesamtwarenaustausch
1909	629,9	487,9	1117,8
1908	605,3	458,8	1063,1
1907	663,9	451,1	1115,0
Zum Vergleich:			
1899	446,5	304,0	750,5

Bezüglich des Wertes des Außenhandels (ohne Edelmetalle) ergibt sich (in Millionen *M*):

	Einfuhr	Ausfuhr	Summe
1909	8214	6681	14 895
1908	7664	6399	14 063
1907	8747	6845	15 592
Zum Vergleich:			
1899	5483	4207	9 690

Aus den vorstehenden Zahlen ergibt sich: Der enorme Rückgang des ungünstigen Jahres 1908 ist zum großen Teil wieder eingeholt. Nach einer vorübergehenden Depression, wie sie im Wirtschaftsleben der Völker immer von Zeit zu Zeit vorkommt, setzt die regelmäßig jahraus jahrein konstatierte Aufwärtsbewegung wieder ein. Aus dem Vergleich des Jahres 1909 mit den Zahlen des Jahres 1899 ergibt sich, daß die jährliche Einfuhr im Laufe von 10 Jahren, also seit Erlaß des jetzigen Flottengesetzes, an Gewicht um 183 Millionen Doppelzentner d. h. um 41 Prozent, an Wert um 2430 Millionen, d. h. um 42 Prozent, die Ausfuhr an Gewicht um 183 Millionen Doppelzentner, d. h. um 60 Prozent, an Wert um 2313 Millionen *M*, d. h. 54 Prozent, gestiegen ist. Diese Zahlen lassen — nach einer 10jährigen Beobachtungsperiode — deutlich erkennen, daß die wirtschaftlichen Voraussetzungen, die dem Flottengesetz zugrunde gelegt waren, durch die tatsächliche Entwicklung unseres Außenhandels im vollsten Maße Bestätigung gefunden haben.

⚜

England. Die Wahlen für das neue Parlament sind seit Mitte Januar im Gange und werden bis zum Schluß des Monats dauern. Wie der Erfolg sein wird, läßt sich mit Sicherheit nicht vorher sagen. Die Unionistische Partei hat in den ersten Wahltagen eine größere Anzahl von Sitzen gewonnen, aber nicht genügend, um die Majorität zu erlangen. Es ist daher wahrscheinlich, daß die liberale Regierung mit reduzierter Majorität bestehen bleiben wird. Die Agitation wurde, was das Verhältnis zu Deutschland anbetrifft, von unionistischer Seite mit beispielloser Skrupellosigkeit und beispielloser Rücksichtslosigkeit geführt. Die Marine spielt in ihrer Agitation eine bedeutend größere Rolle als die Tarifreform und das Oberhaus.

Lord Charles Beresford benutzt die deutsche Marine ebenso wie fast alle anderen Redner als Ausgangspunkt für seine Betrachtungen über die Vernachlässigung der Rüstungen durch das liberale Kabinett. Die unerwarteten Baubeschleunigungen und die Vermehrung der deutschen Flotte ständen in keinem Verhältnis zum vorliegenden Bedürfnis. Er verlangt vor allem 18 kleine Kreuzer für das nächste Jahr. Lord Milner geht von etwa den gleichen Betrachtungen über die Marine weiter auf die Armee über und meint, daß hier England mit Belgien und Bulgarien rangiere. Den Höhepunkt bildet vielleicht eine Äußerung Earl Cawdors, der sich in einem Angriff gegen die Home Rule schließlich zu den Worten versteigt: »Are the people of England so blind that they are going to add to the danger of their insular position by handing over Belfast to be a German dockyard and a base of the German Fleet?« Eine lange Agitationsrede Mr. Balfours hat in bezug auf die Wehrfrage kurz folgenden Gedankengang: England steht an der Schwelle wichtigster Ereignisse und vor bedeutsamen Entscheidungen. Sein oder Nichtsein hängt von der Stärke seiner Flotte ab. Als das unionistische Kabinett abtrat, hatte England zur See die absolute Überlegenheit. In den vier Jahren der liberalen Regierung ist nichts geschehen. Unsere Machtstellung gegenüber anderen Nationen ist gewaltig gesunken. In den nächsten vier Jahren werden wir, wenn die Nation sich nicht aufrafft, in die größte Gefahr geraten. Der unverzeihlichste Fehler der liberalen Regierung sei die lange und geflissentliche Verheimlichung der Lage bis zum Jahre 1909 gewesen. Er bewundere Deutschland, glaube auch nicht an einen Krieg. Das englische Volk könne vom deutschen noch viel lernen, vor allem, »to face facts«, »to be alive to its responsibility« und »to talk little and do much«. In einer Wahlrede zu Pontnewydd weist der erste Lord der Admiralität, Mr. McKenna, die Angriffe der Opposition, besonders Mr. Balfours zurück. Das Schiffbauprogramm 1909 sei größer als irgend eines von denen des Kabinetts Balfour. »Next year will see its own programme and I have no doubt that the figures will be equally satisfactory and equally giving absolute security to this country with regard to subsequent years. These are the facts given you on official authority«. — In der Dockfrage stellte er fest, daß die Vereinigten Königreiche jetzt zwölf „Dreadnought"-Docks hätten.

John Leyland sagt in einer Zuschrift an die »Times« in bezug auf eine beschleunigte Entwicklung der englischen Flotte: »We can take no better pattern for our guidance in forethougt than the German Navy, with its consistent, equable and purposeful development«. Mit bezug auf die Behauptungen über eine gewisse Geheimhaltung der Entwicklung der deutschen Flotte und der industriellen Etablissements fährt er fort: »The German Navy Law dates from 1900, and its ‚Novellen' from 1906 and 1908. Jt has been definite from the very beginning; and all who have known anything about it have known very well that German naval resources, answering to the law of supply and demand, would increase

pari passu, and would in all probability do much more, as is the way with industrial undertakings desirous of being ready for any greater call«. . . . . »There has been no secrecy about the matter. It did not require an intelligence officer to say, that the Krupp or any other establishment concerned with the building of warships, or their armour or ordnance, was busy developing resources. No one was taken by surprise when each separate Novelle was added to the Navy Law. They had been debated long beforehand«. Nach einigen Angaben über die stets veröffentlichte ausführliche Statistik sagte er über die Entwicklung Krupps: »Whatever has been done at Essen and elsewhere, it is the direct and inevitable consequence of the Navy Law«.

»Army and Navy Gazette« ist gegen ein langfristiges englisches Flottengesetz und berechnet als englisches Bauprogramm (gegen Deutschland und die Vereinigten Staaten) für 1910: 8 große Schiffe (einschließlich der beiden Panzerkreuzer für die Kolonien), hiervon 4 zu Beginn des Jahres auf Stapel zu legen, 6 geschützte Kreuzer (außerdem 12 Kreuzer für die Kolonien) und 20 Zerstörer (und 12 für die Kolonien.) Es wird zugegeben, daß Englands Flotte an ihrer Stärke nichts verloren hat und die Kriegsbereitschaft jetzt größer ist, als sie seit Jahren war. Die Überlegenheit an Prae-„Dreadnoughts" und an Panzerkreuzern wird eingeräumt, aber bei der Berechnung nicht in Ansatz gebracht. Als Gefahrmomente werden angeführt die gesteigerte Leistungsfähigkeit Deutschlands im Schiffbau, die Beschleunigung des deutschen 1908-Programms und die Gewißheit, »that if she deems it expedient she will strike first and leave explanations until later«.

In einer Versammlung zu Wooler am 13. Dezember sagte der englische Minister des Auswärtigen in bezug auf den Two Power Standard: »I have always said that we should have a standard of naval supremacy equal to beat any combination which could be brought against it, and the steps we shall continue to take, if we remain in power, will be to build sufficient ships for that purpose«.

Nach Angabe des Schatzkanzlers Mr. Lloyd George wird das nächste Marine-Budget etwa 40 Millionen £ erreichen. »Western Daily Mercury« vom 20. Dezember schätzt die Forderung des englischen Marine-Etats für 1910 auf 740 bis 760 Millionen *M*, sechs große Schiffe, 5000 Köpfe Personalvermehrung.

Da die wirtschaftlichen Verhältnisse seit Mitte des letzten Jahres auch in England sich in aufsteigender Linie bewegen, wird die Beschaffung dieser Mehrausgaben bei den Mehreinnahmen und den Steuervorschlägen im diesjährigen Budget, die zur Parlamentsauflösung führten, weniger empfindlich werden. Der Gesamtaußenhandel Englands belief sich 1909 in Einfuhr auf 624 740 000 £, d. i. eine Zunahme von 31 787 000 = 5,3 Prozent, und in Ausfuhr auf 378 379 000 £, d. i. eine Zunahme von 1 275 000 £ = 0,3 Prozent.

Das Repräsentantenhaus in Melbourne hat die Naval Bill der Regierung, die auf den Abmachungen auf der Imperial Defence Conference beruht, mit 29 gegen 9 Stimmen angenommen. Eine Ablehnung durch den Senat ist nicht zu erwarten. Die australische Flotteneinheit wird also aus 1 Panzerkreuzer („Indomitable"-Typ), 3 geschützten Kreuzern des „Bristol"-Typs, 6 Torpedobootzerstörern des verbesserten „River"-Typs und 3 Unterseebooten bestehen. Eine hierzu notwendige Anleihe von 350 000 £, von 1912 ab in 16 Jahren amortisierbar, ist bereits von beiden Häusern genehmigt.

In Kanada wurde der Marinegesetzentwurf dem Parlament vorgelegt; er fordert 4 Kreuzer „Bristol"-Typ, 1 Kreuzer „Boadicea"-Typ, 6 Zerstörer; Kosten: 2,338 Millionen £; wenn in Kanada gebaut wird, was beabsichtigt sei, 22 Prozent

mehr; Bemannung aus Angeworbenen, Reserven und Miliz (nach dem Land-Miliz-gesetz mit dem Unterschied, daß Dienstverpflichtung freiwillig); an der Spitze ein Director of the Naval Service und als beratender Körper des Departements ein Naval Board. Aus der Rede des Premier ist hervorzuheben, daß er den Krieg Englands mit irgend einer Macht auch als einen solchen gegen Kanada anerkennt. Die Marine wird der Admiralität im Ernstfalle zur Verfügung gestellt. Das Parlament, das gleichzeitig einzuberufen ist, entscheidet endgültig über Teilnahme am Kriege. Der Leiter der Opposition, Mr. Borden, befürwortet dagegen sofortige Schaffung des von der Admiralität geforderten »Fleet Unit« (1 Panzerkreuzer, 3 kleine Kreuzer, 6 Zerstörer, 3 Unterseeboote) entweder durch Geldbeitrag oder durch Ankauf.

Zuvor hat die kanadische Regierung den englischen Kreuzer „Rainbow" (3600 Tonnen, Stapellauf 1891) zu Ausbildungszwecken angekauft; er ist für die pazifische Küste bestimmt; Verhandlungen über den Ankauf eines zweiten größeren Schiffes für die atlantische Küste schweben.

— Personal. Der neue Erste Seelord Admiral of the Fleet Sir Arthur Knyvet Wilson ist am 4. März 1842 geboren. Er trat im Juni 1855 als Kadett ein und nahm am Krimkriege im Schwarzen Meere teil. 1856 war er an der chinesischen Küste auf der „Raleigh", die bei Macao 1857 strandete, 1857 bei der Einahme Kantons und 1858 bei der Einnahme der Taku-Forts zugegen, wurde 1866 Sublieutenant und Lieutenant. 1867 zum zweiten Male auf der ostasiatischen Station, wurde er zwei Jahre Instrukteur in der japanischen Marine. 1873 zum commander, 1880 zum captain befördert, war er während der Zeit von 1876 bis 1881 auf dem Torpedoschulschiff „Vernon". Von 1881 bis 1884 befehligte er das Torpedodepotschiff „Hecla" im Mittelmeer, nahm an dem Bombardement von Alexandrien und in der Naval Brigade an der Schlacht von El Tebir teil, wo er sich durch Entschlußfähigkeit auszeichnete. 1885 bis 1886 war er Kommandant der „Raleigh" als Flaggschiff auf der Kapstation und wurde Ende 1886 bis 1889 Assistant Director of Torpedoes in der Admiralität, daran anschließend bis 1892 Kommandant der „Vernon" und bis 1895 Kommandant der „Sans Pareil", des Flaggschiffes des Admirals Culme-Seymour im Mittelmeer nach dem Untergange der „Victoria". 1895 zum Kontreadmiral befördert, befehligte er bei den Sommermanövern die Torpedobootsflottillen, 1896 ein Geschwader und ging danach als Nachfolger des Admirals Sir John Fischer als Controller of the Navy in die Admiralität, bis 1901. April 1901 zum Chef der Kanalflotte ernannt und einen Monat darauf zum Vizeadmiral befördert, wurde er von da an bis 1907 als Chef der Heimat- und Kanalflotte verwandt und begründete seinen Ruf als tüchtiger Stratege und Taktiker. 1905 stieg er zum Admiral und 1. März 1907 zum Admiral of the Fleet auf. Er ist seit 1908 Mitglied der Imperial Defence Committee. Als Nachfolger des zum Chef des ostasiatischen Geschwaders ernannten Vizeadmirals Winsloe wurde captain Madden Vierter Seelord in der Admiralität, und dieser als Privatsekretär des Ersten Lords der Admiralität durch commodore Troubridge ersetzt, bekannt durch seine Teilnahme an den ersten Seeoperationen im russisch-japanischen Kriege auf japanischen Schiffen.

Kontreadmiral Croß, Oberwerftdirektor in Devonport, wurde zum Vizeadmiral, captain Beatty zum Kontreadmiral befördert. Letzterer steht erst im Alter von 39 Jahren. Seine rasche Beförderung hat er seiner Auszeichnung bei der Nil-Expedition 1896 und 1898 sowie bei dem Boxeraufstande in China zu verdanken. Er übersprang bei der Beförderung zum commander 395, bei derjenigen zum captain 200 Vorderleute. Die englische Marine hat seit Rodney und Keppel keinen so jungen Admiral gehabt.

Bei der Neujahrsbeförderung wurden 11 Commanders zu Captains und 22 Lieutenants zu Commanders befördert. Zur Illustration, in welcher Weise das englische Seeoffizierkorps in den oberen Stellen jung erhalten wird und wie sich die Auswahl auf die einzelnen Spezialzweige verteilt, dient nachstehende Liste:

Neue Captains.

Spezialist	Name	Alter	Patent	Platz
(A)	E. G. Lowther-Crofton, D. S. O.	36	Juni 1902	33
(N)	T. L. Shelford	40	Juni 1903	44
(A)	J. D. Edwards	38	Juni 1903	45
(A)	A. Gordon-Smith	37	Juni 1903	49
(A)	E. S. Carey	38	Juni 1903	50
(T)	H. L d'E. Skipwith	41	Dez. 1903	55
(N)	C. D. Johnson	40	Dez. 1903	57
(T)	F. Brandt	37	Dez. 1903	68
	B. L. Majendie	36	Dez. 1903	77
(A)	A. A. M. Duff	35	Dez. 1903	78
(T)	H. F. P. Sinclair	36	Jan. 1904	79

Neue Commanders.

Spezialist	Name	Alter	Patent	Platz
	B. L. Bowring	34	Dez. 1896	63
	E. E. Parker	34	April 1897	71
(N)	T. A. Williams	33	Okt. 1897	85
	R. M. Roberts-West	34	Dez. 1897	91
	H. H. Smith	34	Dez. 1897	92
	C. T. Hewlett-Cooper	33	Dez. 1897	94
	P. Johnson	33	Dez. 1897	95
(N)	H. J. L. Willcox	33	Dez. 1897	96
(N)	O. E. Leggett	33	April 1898	106
(T)	A. U. Moore	31	Juni 1898	109
	B. B. Brooke	33	Juni 1898	112
	G. D. Jephson	33	Juni 1898	113
(T)	L. A. B. Donaldson	33	Juni 1898	120
(A)	R. A. Rice	31	Juli 1898	130
(A)	H. W. W. Hope	31	Juli 1898	131
(A)	B. E. Domville	31	Juli 1898	132
	H. R. Godfrey	33	Sept. 1898	138
(T)	A. T. Darley	32	Dez. 1898	150
(A)	A. J. Davies	31	Jan. 1899	161
(A)	R. R. C. Bachhouse	31	März 1899	169
(T)	O. Schwann	31	April 1899	177
(A)	C. A Fountaine	30	Juli 1899	203

Das Alter der Captains schwankt danach zwischen 35 und 41, das der Commanders zwischen 30 und 34 Lebensjahren.

Der Abgang der Flaggoffiziere in den letzten 5 Jahren belief sich: 1905 auf 13, 1906 auf 10, 1907 auf 12, 1908 auf 20, 1909 auf 12.

Auf „Leviathan", Flaggschiff des IV. Kreuzergeschwaders, mußten 60 bis 70 Mann wegen Gehorsamsverweigerung bestraft werden. Sie weigerten sich, nach einer Tages-Schießübung abends die Decks ein zweites Mal mit Sand und Steinen zu scheuern.

— Flottentätigkeit. Heimatflotte. Die Schiffe und Torpedoboote waren zum Teil in Portland, zum Teil zur Erteilung von Heimatsurlaub in den Häfen. Besondere Übungen wurden nicht gemacht.

Atlantikflotte. Die Schiffe waren zu gleichen Zwecken wie diejenigen der Heimatflotte teilweise in den Heimatshäfen, teilweise in Dover; das V. Kreuzergeschwader wird nach Gibraltar gehen, „Drake" wird dort reparieren. Für die Frühjahrsübungen der Heimatflotte soll es zurück sein, in Gibraltar möglichst das Geschützführer-Preisschießen erledigen.

Mittelmeerflotte. Gerüchtweise verlautet, daß die Schiffe der „Canopus"-Klasse sowie „Triumph" und „Swiftsure" durch Schiffe der „Majestic"-Klasse abgelöst werden sollen. Bei dem letzten Geschützführer-Preisschießen wurden folgende Resultate erzielt:

			Durchschnitt pro Turm od. Geschütz u. Minute	
	Schuß	Treffer	Schuß	Treffer
30,5 cm-Geschütze: „Exmouth"	16	6	2,91	1,09
„Duncan"	16	5	2,91	0,90
„Canopus"	15	5	2,72	0,90
„Ocean"	13	5	2,37	0,73

		Schuß	Treffer	Durchschnitt pro Turm od. Geschütz u. Minute Schuß	Treffer
25,4 cm-Geschütze:	„Triumph"	10	2	2,56	0,50
	„Swiftsure"	14	2	2,94	0,42
23,4 cm-Geschütze:	„Aboukir"	11	5	2,75	1,25
	„Bacchante"	8	5	2	1,25
19 cm-Geschütze:	„Triumph"	109	50	4,44	2,04
	„Swiftsure"	70	32	2,85	1,36
15 cm-Geschütze:	„Canopus"	75	51	6,25	4,25
	„Ocean"	80	48	6,66	4,00
	„Exmouth"	98	63	8,17	5,25
	„Duncan"	98	54	7,33	4,50
	„Bacchante"	76	52	6,33	4,37
	„Diana"	80	48	7,27	4,36
	„Lancaster"	82	49	6,84	4,08
	„Suffolk"	86	48	7,17	4,00
	„Minerva"	74	36	6,73	3,27
	„Aboukir"	87	35	7,25	2,91
12 cm-Geschütze:	„Medea"	49	29	8,17	4,83
	„Barham"	23	5	3,83	83

IV. Kreuzergeschwader. Die Kreuzer „Berwick" und „Essex" werden Ende Januar zu einer neuen Kreuztour nach Gibraltar und ins Mittelmeer gehen, Anfang Februar werden „Donegal" und „Leviathan" nachfolgen; letzteres Schiff hat eine Reparatur durchzumachen. Die Kadettenschulschiffe „Cornwallis" und „Cumberland" gingen Anfang Januar ebenfalls ins Mittelmeer.

Der an der ostamerikanischen Küste stationierte Kreuzer „Indefatigable" wechselte Besatzung und Namen. Er heißt jetzt „Melpomene".

Auslandsstationen. Der neue Geschwaderchef der ostasiatischen Station, Vizeadmiral Winsloe, trat am 30. Januar auf dem „Minotaur" die Ausreise an. Der Kreuzer „Andromeda" bringt eine neue Besatzung für „Monmouth" hinaus. Der Panzerkreuzer „Bedford" ist von der westamerikanischen Küste zurückgekehrt; er unterhielt auf etwa 2000 sm Funkspruchverbindung mit San Diego.

Zur Unterbindung des Waffenschmuggels im persischen Golf werden die Sloops „Espiègle", „Odin" (von Simonstown), „Alert" (Bermuda) in Dienst gestellt.

Die neue 23,4 cm-Batterie »Upper North Battery« bei Simonstown ist schußbereit.

— Schiffsbauten. «Army and Navy Gazette« macht über die vergebenen 3 Eventual-Linienschiffe folgende Angaben: Deplacement 22860 metrische Tonnen, Länge 182,9 m, Breite 26,8 m. Sie würden also sein: 110 Fuß länger als „Dreadnought", 55 Fuß länger als „Orion", 6 Fuß breiter als „Dreadnought", 6 Zoll schmaler als „Orion". Armierung: zehn 30,5 cm-K in Doppeltürmen, sämtlich mittschiffs. Gürtelpanzer über 121,9 m der Gesamtlänge.

Der Korrespondent der »Morning Post« erklärt, das einzige, was mit einiger Sicherheit über die Schiffe gesagt werden könne, sei, daß die Gerüchte über Einführung des 34,3 cm-Geschützes vollständig verstummt seien. Dieses Geschütz sei für die englische Marine ebenso illusorisch wie der Tripelturm für die deutsche, französische und italienische.

— Neubauten. Entgegen den früher bekannt gewordenen Nachrichten ist der Bau der 4 Eventualschiffe wie folgt vergeben: 1 Panzerkreuzer, Typ „Lion",

22000 Tonnen, 30 kn, an Vickers; je 1 Linienschiff an Armstrong, Beardmore und die Thames Iron Works Co. Sie erhalten die Namen „Conqueror", „Monarch", „Princeß Royal" und „Thunderer", die 4 „City"-Kreuzer des 1909-Programms die Namen „Dartmouth", „Weymouth", „Falmouth", „Yarmouth".

»Engineer« bringt eine auf den bisher bekannt gewordenen Pressenachrichten basierende Abbildung des Panzerkreuzers „Lion", wonach das Schiff zwei Masten und vier Schornsteine erhält. Armierung: acht 30,5 cm-Geschütze in Doppeltürmen, Turm 1 und 2 vorn, Turm 3 zwischen zweitem und drittem Schornstein, Turm 4 achtern, sämtlich auf der Mittschiffslinie, wahrscheinlich sechzehn 10,2 cm-SK.

— Probefahrten. Das neue Linienschiff „Collingwood" begann am 3. Januar mit Probefahrten und erzielte bei der 30 stündigen Fahrt mit $^5/_{10}$ der Maschinenkraft 10 bis 12 kn, bei der achtstündigen forcierten Fahrt 21,5 kn. Das Schiff soll am 31. März in Dienst stellen.

Der kleine Kreuzer „Bellona" erledigte die 24 stündige Abnahmefahrt und erreichte während der letzten 12 Stunden eine durchschnittliche Marschgeschwindigkeit von 22 kn — ohne Forcierung.

Neuerdings werden die Probefahrten in einem zwar für die kriegsmäßige Verwendung hinreichenden, aber noch nicht friedensindienststellungsbereiten Bauzustande gemacht.

— Artillerie. „St. Vincent" hat beim Feuern von Breitseiten mit den 30,5 cm-Geschützen einige Beschädigungen erlitten.

Ein Londoner Blatt soll die Nachricht gebracht haben, daß das Linienschiff „Majestic" mit einer besonderen 30,5 cm-Granate Schießversuche gegen das alte Linienschiff „Edinburgh" abgehalten habe. Wahrscheinlich handelt es sich um eine hochprozentige Sprenggranate.

Ein Schießplatz der Coventry Ordnance Works wird bei Boston (Lincolnshire) eingerichtet.

— Torpedowesen. Die als Ersatz für „Blackwater" und „Lee" angekauften Zerstörer heißen „Test" und „Stour" und sind bei Cammell, Laird & Co. gebaut; Geschwindigkeit 25,5 und 25,6 kn, Deplacement 550 englische Tonnen.

— Unterseeboote. Drei zum ersten Male in Dundee eingedockte Unterseeboote konnten das Dock erst bei Eintritt höheren Wassers (nach etwa 10 Tagen) verlassen. Auch die im Hafenbassin liegenden 8 Boote müssen immer Hochwasser abwarten, ehe sie in See gehen können.

Die 7. Unterseebootsflottille und die Boote „C 21" bis „30" mit dem Mutterschiff „Vulcan", dem Scout „Forward" und dem Torpedobootzerstörer „Wizard" haben die Fahrt von Portsmouth nach Dundee in 56 Stunden mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 9,8 kn zurückgelegt; „C 28" mußte wegen eines geringen Maschinendefekts $1^1/_2$ Stunden von „Vulcan" geschleppt werden.

— Häfen und Werften. Die Pläne für den Bau eines neuen Trockendocks am Clyde sind vom Clyde Navigation Trust aufgestellt und von der Admiralität gut geheißen worden. Länge 311 m, innere Weite 33,5 m.

Gegen die Anlage eines großen Trockendocks in Dover hat die Admiralität mit Rücksicht auf die durch den steigenden Verkehr eingetretene Behinderung der Kriegschiffe Einsprache erhoben.

Nach »Manchester Guardian« beabsichtigt die Firma Armstrong auf ihrem neuerworbenen Grundstück in Walker (Vorort von Newcastle) eine große Schiffswerft einzurichten und später die Schiffbauwerkstätten von Elswick ganz nach Walker zu verlegen.

Die neue Wasserleitung, die Rosyth mit Wasser versehen wird, ist fertig und soll imstande sein, täglich 1 250 000 Gallonen Wasser zu liefern.

Die Admiralität hat eine durchgängige Arbeitszeit von 48 Stunden pro Woche in den Werkstätten der Werften eingeführt. Früher war die Arbeitszeit im Sommer länger, im Winter kürzer.

— Nachrichtenwesen. Eine Kommission, in der die Admiralität, der Commonwealth, Neuseeland und Fidji vertreten waren, empfiehlt die Einrichtung von Großstationen in Sydney, Doubtleß-Bai (Neuseeland), Suva und Ocean Island sowie von solchen mit mittlerer Reichweite auf den Neu-Hebriden und Salomons Inseln, die sämtlich unter Leitung der Regierung stehen sollen.



Vereinigte Staaten von Amerika. Die größere Aktivität der Unionspolitik in Ostasien, wie sie in den Verhandlungen über die mandschurischen Bahnen neuerdings in die Erscheinung getreten ist, findet auch in der Flotteneinteilung insofern ihren Ausdruck, als das bisherige dritte Geschwader der Pazifischen Flotte von dieser abgetrennt und als besondere Asiatische Flotte unter einem eigenen commander in chief organisiert worden ist. Es ist damit das vor zwei Jahren eingeführte Prinzip aufgegeben worden, die Seestreitkräfte der Union in zwei große „Flotten“ zu teilen, von denen die eine als Atlantische Flotte die Vertretung der amerikanischen Interessen an der Ostküste, im Atlantischen Ozean und in den europäischen Gewässern zu übernehmen hatte, während die Pazifische Flotte das ganze Gebiet des Stillen Ozeans, einschließlich der Südsee und der ostasiatischen Gewässer, zu decken hatte. Nach der neuen Einteilung wird die Atlantische Flotte ihre bisherige Aufgabe behalten, während die Pazifische Flotte sich auf die Westküste der Union und die Südseegewässer mit dem Hauptstützpunkt Pearl Harbour zu beschränken hat und die Asiatische Flotte die Wahrnehmung der Interessen speziell in den ostasiatischen Gewässern, gestützt auf die Stellung in den Philippinen, übernimmt. Über die Zuteilung der Schiffe zu den einzelnen Flotten scheint endgültig noch nichts bestimmt zu sein. Voraussichtlich wird die definitive Organisation erst mit der Fertigstellung des Panamakanals eintreten. Bis dahin dürfte die Einteilung im wesentlichen folgende sein:

a) Atlantische Flotte: Linienschiffsflotte mit den erforderlichen (oder vorhandenen) Kreuzern (im Sinne unserer Hochseeflotte).
b) Pazifische Flotte: 2 Panzerkreuzerdivisionen.
c) Asiatische Flotte: Geschützte Kreuzer und Kanonenboote mit einem Panzerkreuzer als Flaggschiff.

Den Flotten werden Torpedobootsstreitkräfte in verschiedener Stärke (je nach Vorhandensein und Bedarf), ebenso wie Unterseebootsflottillen zugeteilt, die jedoch in losem Zusammenhange mit den Flottenkommandos stehen, in der Hauptsache für die lokale Küstenverteidigung bestimmt sind und nur zu Manövern usw. den Flottenchefs direkt zur Verfügung stehen. Die übrigen für den politischen Dienst oder zum Schutze der Handelsinteressen erforderlichen Schiffe, speziell diejenigen für den Dienst in den westindischen und zentralamerikanischen Gewässern, sind dem Marinedepartement direkt unterstellt und gehören keinem Flottenverbande an.

Inzwischen haben sich die Kommissionen des Kongresses lebhafter mit den einzelnen Fragen zu beschäftigen begonnen. Hierbei ist sofort an den Tag getreten, daß die neue Organisation der Marineverwaltung auf heftigen Widerstand im

Kongreß stößt und wenig Aussicht auf eine ruhige Durchführung hat. Während das Marinedepartement geglaubt hatte, zunächst mit rein administrativen Maßregeln auskommen zu können und damit die Reorganisation sich einleben zu lassen, zeigt sich bereits, daß die eigenartig konservative Auffassung im Kongreß einer jeden, selbst geringfügigen Neuerung Schwierigkeiten bereitet, die sich nicht auf eine gesetzliche Bestimmung, auf einen besonderen Kongreßbeschluß (legislation) stützen kann. Daneben steht die Autorität des Attorney General, dessen juristische Zustimmung für jede Maßnahme notwendig ist, die irgendwie gesetzliche Bestimmungen berührt, wenn sie nicht Gefahr laufen will, im Beginn ihrer Ausführung unwirksam zu werden. Das hat sich bereits in den ersten Lebensstadien der „Reorganisation" an zwei augenfälligen Beispielen gezeigt. Während die Stellung der neuen Aids bezweckte, die Tätigkeit der verschiedenen Bureau-Gruppen im Marinedepartement zusammenzufassen und eine sachgemäße Oberleitung für sie tatsächlich zu schaffen, wenn auch die Aids formell auf die Beratung des Marinesekretärs beschränkt bleiben und ihnen eine Befehlsbefugnis versagt ist, erschien es selbstverständlich, daß den Aids, die ihrer Aufgabe nach nur ältere Flaggoffiziere sein können, je nach ihrem Dienstalter die Stellvertretung des Marinesekretärs zufallen muß, wenn dieser und der Untersekretär gleichzeitig — wie das in Wahlzeiten, bei Dienstreisen usw. häufig vorkommt — verhindert sind. Da jedoch die Stellung der Aids nicht gesetzlich festgelegt ist, hat das Justizdepartement entschieden, daß die Stellvertretung des Marinesekretärs durch einen Aid unzulässig ist und nur durch einen Bureauchef oder durch einen sonst gesetzlich etatmäßigen Beamten erfolgen darf. Es müssen sich also praktisch gegebenenfalls die höher gestellten Aids dem jüngeren Bureauchef unterordnen oder aber für die Dauer der Stellvertretung ihre Tätigkeit einstellen, womit also in der Organisation ein Stillstand eintreten würde. Ähnlich liegt der zweite Fall. Einer Anzahl von Bureaus im Marinedepartement ist ein Offizier als Assistent etatmäßig beigegeben, dem auch die Vertretung des verhinderten Bureauchefs zusteht. Bei der mit der Vergrößerung der Marine wachsenden Geschäftslast sind auch für die übrigen Bureaus Assistenten immer wieder beantragt, aber nicht bewilligt worden. Man hat sich daher damit zu helfen gesucht, zu diesen Bureaus Offiziere als Assistenten ad hoc zu kommandieren, um den Bureauchef zu entlasten. Jetzt hat das Justizdepartement entschieden, daß diesen Assistenten, weil sie nicht etatmäßig sind, eine Vertretungsbefugnis nicht zusteht, sondern daß die Vertretung des Bureauchefs über den Assistenten hinweg auf den nächsten etatmäßigen Beamten (clerk, also Sekretär) überzugehen hat. Wenn also die Verwaltungsmaschine unter dem neuen Regime ruhig und ohne empfindliche Störungen arbeiten soll, so bleibt nur übrig, die für die Reorganisation notwendigen neuen Stellen etatmäßig zu machen, mit anderen Worten, die Reorganisation durch Kongreßbeschluß einzuführen, und dafür besteht zur Zeit so gut wie gar keine Aussicht. Man erkennt hieraus, wie sehr der Verwaltung die Durchführung ihrer durch den schnellen Fluß der Dinge ohnehin so schwierigen Aufgabe belastet wird, weil man an den schließlich entscheidenden Stellen an einer längst veralteten Organisation eigensinnig festhält, deren Unzweckmäßigkeit von allen an der Aufgabe selbst praktisch Arbeitenden anerkannt oder schließlich doch nur von denjenigen bestritten wird, die eine Beeinträchtigung ihrer eigenen persönlichen Stellung befürchten. Die Forderung des Marineetats beziffert sich auf 117 Millionen Dollars, 26 Millionen weniger als im vorigen Jahre. Hierbei sind jedoch die ersten Raten für die neu beantragten Schiffe (2 Linienschiffe und 1 Werkstättenschiff) nicht mit eingestellt, sondern in einem Nachtragsetat mit 12,8 Millionen gefordert. Auch hiergegen hat der in der Senatskommission sehr einflußreiche Senator Hale Front gemacht und will den Etat auf höchstens 100 Millionen bemessen, indem er die neuen Schiffe für unnötig erklärt. Andere Kommissionsmitglieder wollen wenigstens

ein Linienschiff bewilligen. Es erscheint daher noch recht zweifelhaft, ob die Marineverwaltung die neuen Schiffe erhalten wird. Die Gesamtforderung der Unionsregierung beläuft sich auf 732,2 Millionen Dollar, 103,3 Millionen weniger als im laufenden Rechnungsjahre. Die Ausgaben für das Heer mit allem Zubehör, einschl. Befestigungsanlagen usw., sind mit 200,5 Millionen eingestellt.

— Flottentätigkeit. Die Linienschiffsflotte ist zu Anfang Januar nach den westindischen Gewässern abgegangen, um mit den Winterübungen zu beginnen. Die Rückkehr soll zum 1. Mai erfolgen. Mit den Wintermanövern sollen umfangreiche Übungen in der Funkentelegraphie verbunden werden, zu welchem Zwecke die Scouts „Chester" und „Birmingham" bis an die südamerikanische Küste gehen und je auf 1000 sm Entfernung Verbindung mit dem Flaggschiffe „Connecticut" suchen werden. Später sollen die Scouts zu weiteren Funkspruchversuchen über die Kanarischen Inseln nach den europäischen Gewässern gehen, dabei soll die „Birmingham" im März Kiel besuchen.

Die Panzerkreuzerdivision der Atlantischen Flotte ist aufgelöst worden. Die Schiffe „North Carolina" und „Montana" werden den einzelnen Linienschiffsdivisionen zu den Übungen beigegeben. Der Panzerkreuzer „Newyork" ist in Reserve gestellt worden.

Das Linienschiff „Michigan" ist in Dienst gestellt worden und wird nach beendeter Ausrüstung zur Linienschiffsflotte stoßen als Ersatz für die ausgeschiedene „Ohio".

Bei Beginn der Ausreise der Linienschiffsflotte ist es zu mehreren Unfällen gekommen. Die Linienschiffe „Idaho" und „Georgia" kamen auf kurze Zeit auf Untiefen im Fahrwasser fest, ohne Schaden zu nehmen. Die „Georgia" stieß ferner mit dem Kohlendampfer „Vestal" zusammen und erhielt einen geringfügigen Riß an der Backbordseite. Ein Zusammenstoß zwischen den Linienschiffen „Georgia" und „Nebraska" verlief gleichfalls glücklich, so daß ein Docken der Schiffe nicht notwendig war. Die Flotte verlor endlich im Eisgange im Hudsonflusse fünf Dampfbeiboote und das Linienschiff „Missouri" einen Anker. Menschenverluste scheinen bei diesen Unfällen nicht eingetreten zu sein.

Die jetzige Pazifische Flotte (2 Panzerkreuzerdivisionen) hat weiterhin chinesische und japanische Häfen besucht und befindet sich zur Zeit auf der Heimreise nach der Westküste der Union; nach der Rückkehr sollen die Frühjahrsschießübungen in der Magdalena-Bay abgehalten werden. Die Panzerkreuzer „Tennessee" und „Washington" sollen direkt nach Puget Sound zurückkehren und überholt werden. Sie scheiden aus der Pazifischen Flotte aus, um zu dem weiter unten erwähnten Sondergeschwader zu stoßen.

Das Schulgeschwader der Marineakademie wird im nächsten Sommer aus den Linienschiffen „Indiana", „Iowa" und „Massachusetts" bestehen und die europäischen Gewässer besuchen.

Zu dem im Mai in Rio de Janeiro tagenden vierten panamerikanischen Kongreß sowie zur Jahrhundertfeier der Unabhängigkeitserklärung Argentiniens wird unter dem Befehl des Kontreadmirals Staunton ein Sondergeschwader gesandt werden, das aus den Panzerkreuzern „Montana", „North Carolina", „Tennessee" und „Washington" und dem Scout „Chester" bestehen soll.

Um zu erreichen, daß neu in Dienst gestellte Schiffe bei der Indienststellung tatsächlich fertig sind und schnell vollständig kriegsbereit werden, hat das Marinedepartement bestimmt, daß die Schiffe in Zukunft spätestens drei Monate nach der Indienststellung Schießübungen abzuhalten haben.

— Personal. Die Konteradmirale Comly und Vreeland haben das Kommando der 3. und 4. Division der Linienschiffsflotte erhalten. Konteradmiral Hubbard ist zum Chef der Asiatischen Flotte ernannt.

— Schiffbau, Probefahrten usw. Das Linienschiff „Utah" ist am 23. Dezember zu Camden N. J. vom Stapel gelaufen. Zehn Parsons-Turbinen — sechs für Vorwärts- und vier für Rückwärtsgang — sollen dem Schiffe mit 28 000 PK. eine Geschwindigkeit von mindestens $20^{3}/_{4}$ kn geben. Zwölf Wasserrohrkessel, Kohlen- und Ölfeuerung. Zwei Schornsteine von 21,3 m Höhe über der Wasserlinie. Einrichtung als Flaggschiff, Besatzung 60 Offiziere und 940 Mann. Armierung: Zehn 30,5 cm-Geschütze in fünf Mitteltürmen, sechzehn 12,7 cm-, vier 4,7 cm-, vier 3,7 cm-SK und 2 Bootsgeschütze, 2 Unterwasser-Torpedorohre. Wasserlinienpanzer von 254 mm mittlerer Stärke und 2,4 m Breite, darüber 229 mm und darüber wieder eine Kasematte von 127 mm, die gleichzeitig den unteren Teil der Schornsteine schützt. Turmpanzer 305 bis 203 mm; verstärkte Zelleneinteilung und Querschotten zum Schutze gegen Torpedo- und Minenwirkung.

Das Linienschiff „Indiana" soll versuchsweise mit der La Costeschen Schiffsbremse versehen werden. 2 unter Wasser befindliche Bremsflügel von 2 × 4 m springen auf einen Druck von der Kommandobrücke aus auf jeder Schiffsseite nach außen und sollen auch bei hoher Fahrt das Schiff auf weniger als Schiffslänge zum Stehen bringen.

— Torpedowesen. Nach Mitteilungen vor der Marinekommission des Repräsentantenhauses sollen von den 1673 Torpedos des erforderlichen Reservevorrates am 1. Juli 1910 1046 Stück vorhanden sein, alle vom neuesten Typ. Die Kosten sollen auf 6000 Dollars für den 53 cm- und 5000 Dollars für den 45 cm-Torpedo herabgegangen sein. Mit einem neuen vom Artillerie-Bureau konstruierten Torpedo sind Versuche im Gange.

— Drahtlose Telegraphie. Außer der großen Funkspruchstation zu Washington sind ähnliche Stationen an der Westküste, am Panamakanal, auf Hawaii und in den Philippinen geplant. Hiermit glaubt man imstande zu sein, mit Schiffen in allen Gewässern, in welchen amerikanische Interessen bestehen oder Flottenoperationen in Frage kommen können, von Washington aus Verbindung zu unterhalten.

— Verschiedenes. Für die Entscheidung der Frage, ob die Gittermasten auf Schiffen weiter eingebaut oder ganz verschwinden sollen, ist ein „special board on fire control" gebildet worden.

Auf dem Torpedoboote „Flusser" sind die Offiziere versuchsweise mit Pelzkappen, die mit Automobilbrillen versehen sind, ausgerüstet worden zum Schutze gegen Wind, Spritzwasser, Rauch und Funkenfall aus den Schornsteinen, die auf diesem Bootstyp sehr niedrig sind.

⚜

Frankreich. Es ist den gesetzgebenden Körperschaften nicht gelungen, bis Ende Dezember den Etat für 1910 zu erledigen, so daß auch noch Ende Januar das Marinebudget der Bewilligung harrte. Am 24. Dezember wurden die Nachtragsetats für 1909 (vgl. Dezemberheft 1909, S. 1424) genehmigt; gegen die Bewilligung stimmte unter anderen der Admiral Bienaimé, um dadurch gegen das dauernde Anwachsen der nachträglichen Forderungen grundsätzlich zu protestieren. — Die vom Minister für den Monat Januar angekündigte Veröffentlichung des Flottengesetzes wird voraussichtlich erst in Verbindung mit den Etatsverhandlungen erfolgen.

Einen gewissen Anhalt für den Umfang des Bauprogramms bietet vielleicht ein Artikel im »Moniteur de la Flotte«, in dem ein in der Regel wohlinformierter Mitarbeiter, **, erklärt, bei der jetzigen Verteilung der Seestreitkräfte müsse jedes Geschwader 12 Linienschiffe mit insgesamt 4 bis 6 Ersatzschiffen umfassen. Da nur 6 Schiffe des Typs „Patrie" und 6 des Typs „Danton" in Anrechnung kommen könnten, so seien 16 bis 18 Schiffe neu zu bauen. Infolge der ablehnenden Haltung des Finanzministers seien 1910 nur 2 Schiffe auf Stapel zu legen, die in 3 Jahren fertiggestellt werden sollen. Bei einem Bautempo von nur 2 Schiffen jährlich würden die beiden letzten der 18 Schiffe 1918 auf Stapel gelegt, 1921 vollendet sein. Dies Tempo sei indessen mit Rücksicht auf die Fortschritte der fremden Marinen viel zu langsam; jährlich seien mindestens 3 Schiffe in Bau zu geben. Dann könnten 1918 18 Schiffe frontbereit sein. Die jährliche Vergebung von 3 großen Schiffen würde auch einen gesunden Wettbewerb begünstigen, da 4 Privatwerften in Betracht kommen.

— Organisation. Das Dekret vom 18. Dezember 1909 über die Reorganisation der Marineverwaltung wird im nächsten Heft eingehend behandelt werden.

Ein weiteres Dekret betrifft die Dezentralisation im Marinebetriebe. Nur die wichtigsten Entscheidungen werden von der Zentralbehörde getroffen; soweit irgend möglich, bleibt die Entscheidung bei den Lokalbehörden.

Über die Menge der Material- usw. ausrüstung, die von den einzelnen Verbänden in den verschiedenen Häfen an Bord zu nehmen ist, sind ausführliche Bestimmungen erlassen. Für das I. Geschwader und die Marokko-Division sind Toulon und Biserta, für das II. Geschwader sind Brest, Cherbourg und Rochefort als Ausrüstungshäfen vorgesehen. Kohlen und Schmiermaterial können in allen Häfen genommen werden. — Die Häfen haben ihre Vorräte nach folgenden Gesichtspunkten einzurichten:

1. Bei der Instandsetzung ergänzen die Schiffe in der Regel ihre gesamte Ausrüstung.
2. In der Zwischenzeit füllen sie im allgemeinen nur einmal Material auf.
3. Alle Schiffe des II. Geschwaders müssen einmal jährlich in Cherbourg ihr Material ergänzen.
4. Biserta wird für die dort reparierenden Schiffe des I. Geschwaders nur Material, für die Marokko-Division dagegen Vorräte jeder Art führen.

Nach einem Dekret vom 17. Dezember soll das Korps der adjudants principaux und pilotes-majors sich auf folgende Dienstzweige verteilen: Bootsmanns-, Artillerie-, Torpedo-, Infanterie-, Maschinen-, Steuermanns-, Lotsen-, Zimmermanns-, Registratur- und Sanitätsdienst. Die Kopfzahl wird jährlich im Etat festgesetzt; die Verteilung auf die Dienstzweige erfolgt durch den Minister nach Bedarf.

Die Bestimmungen über die Zulassung zur Marineschule sind geändert worden. Von den Anwärtern wird das Abiturientenexamen verlangt. Bei dem Eintrittsexamen fällt die bisherige mündliche Prüfung in Französisch, Latein und Geographie fort; Geschichte ist nur von 1815 an Gegenstand der Prüfung. Deutsch oder Englisch wird den Anwärtern zur Wahl gestellt; Kenntnisse in letzterer Sprache werden höher eingeschätzt. In Mathematik und Physik werden die Kenntnisse verlangt, die dem Lehrplan der classe de mathématiques speciales*) der höheren Schulen entsprechen. Das Eintrittsalter wird um $^1/_2$ Jahr heraufgesetzt: die obere Grenze soll 19 Jahre, die untere 16 Jahre am 1. Januar des Eintrittsjahres betragen.

*) Klasse, in der die höhere Algebra und ihre Anwendung auf die Geometrie gelehrt wird.

— Personal. Die Zahl der 1910 in die Marineschule aufzunehmenden Seeoffizieranwärter ist auf 60 festgesetzt.

— Flottentätigkeit. Vom I. Geschwader konnten infolge der langwierigen Reparaturen der meisten Schiffe nur einzelne Linienschiffe gemeinsam mit den Torpedojägern Übungsfahrten unternehmen („Justice“, „Suffren“, „Vérité“).

Die 1. Panzerkreuzer-Division weilte Anfang Januar in Antivari, wo ihr unter Beteiligung des Fürstenhauses und der gesamten Bevölkerung ein außerordentlich herzlicher Empfang zuteil wurde. Die französischen Schiffe waren die ersten Kriegsschiffe, die nach der Öffnung des Hafens durch die Aufhebung des Artikels 29 des Berliner Vertrages Antivari anliefen, so daß dem Besuch auch eine politische Bedeutung beigemessen wurde.

Das II. Geschwader lief von Oran aus Anfang Januar nach Tanger, sodann nach Gibraltar. Bei der Weiterreise nach Norden werden Cadix, Lissabon, Vigo, Arosa-Bay, Coruña und Ferrol angelaufen.

Die 2. Panzerkreuzer-Division ging von Montevideo, nachdem „Dupetit-Thouars“ und „Gueydon“ Buenos Aires einen kurzen Besuch abgestattet hatten, Ende Dezember nochmals nach Rio de Janeiro, von wo die Fahrt nach Cayenne angetreten wurde. — Als Termin für die große Instandsetzung der Division in Brest ist die Zeit vom 1. April bis 15. Mai festgesetzt.

Das Flußkanonenboot „Doudard de Lagrée“ legte die Fahrt von Itschang nach Tschunking in der Rekordzeit von 41 Stunden zurück. Die Schnellen wurden ohne Leinen, nur mit Hilfe der Maschinen passiert.

— Artillerie. Schießleistungen. Nach »La Ligue Maritime« stellen sich die Schießleistungen der drei besten Schiffe beim Preisschießen 1909 wie folgt:

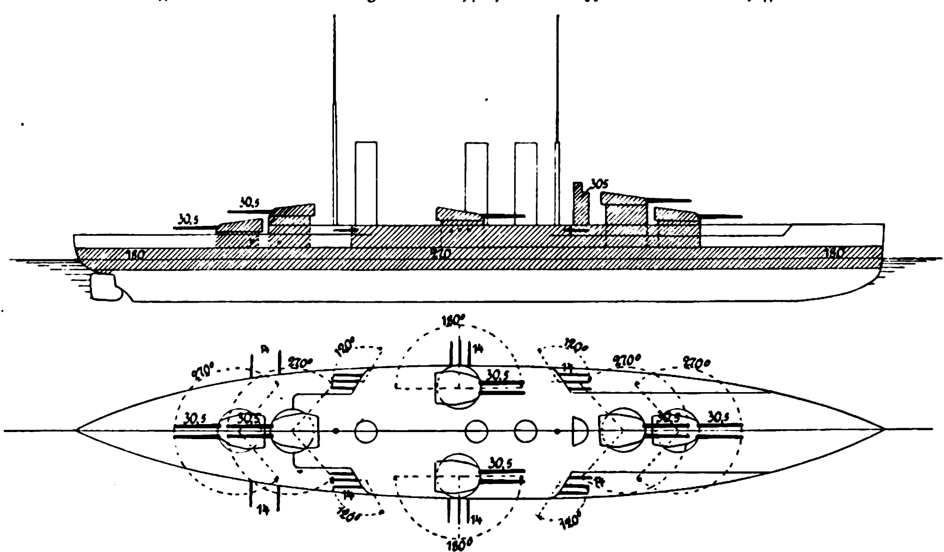
	Kaliber	Schuß	Treffer	Prozent
„Démocratie“ . .	30,5 und 19 cm	67	38	56,7
„Léon Gambetta“ .	19 und 16 cm	163	etwa 70	43,0
„Gaulois“ . . .	30,5, 14 und 10 cm	190	„ 70	43,0

Die Resultate des Torpedobootsabwehrschießens der leichten Artillerie bei Nacht werden vom »Moniteur« im Gegensatz zu denen der schweren Artillerie als nicht befriedigend bezeichnet, obgleich die Bedingungen verhältnismäßig einfach waren (mäßige Annäherung, nur ein Ziel). Vor allem ließ das Arbeiten der Scheinwerfer zu wünschen übrig, wodurch nicht selten ein Zeitverlust von mehr als 30 Sekunden verursacht wurde. Eine wesentliche Förderung der Scheinwerferdisziplin und die technische Vervollkommnung der Einrichtungen wird als dringend notwendig betrachtet. Als Gründe für die schlechten Treffergebnisse — von 16 Schiffen erzielten fünf unter 6 Prozent, drei 6 bis 10 Prozent, fünf 10 bis 15 Prozent und drei 15 bis 20,6 Prozent — werden angegeben: Die Anlage der Übungen mit Begrenzung der Zeit, die die Ausnutzung der Munition nicht gestatte, mangelhafte Feuerleitung durch die Gruppenführer, die nur mit großen Schwierigkeiten eine wirksame Leitung durchzuführen vermochten, und Unzulänglichkeit der Visiereinrichtungen sowie Fehlen oder schlechte Beschaffenheit der Nachtbeleuchtung und starkes Schlagen der Fernrohre beim Schuß.

— Schiffbau. Linienschiffe. Die Pläne der neuen Linienschiffe sind fertiggestellt. Länge 165 m, größte Breite 27 m, Tiefgang achtern 9 m, Deplacement 23 467 Tonnen. Die beiden seitlichen der sechs 30,5 cm-Türme stehen nicht diagonal, sondern auf demselben Spant. Die Mittelartillerie umfaßt nicht, wie bisher angegeben, achtzehn, sondern zweiundzwanzig 14 cm-SK; davon sind achtzehn in Gruppen zu je drei in

der Zentralkasematte, vier im Achterschiff aufgestellt. Vier 4,7 cm-SK stehen auf der vorderen Brücke. Bestreichungswinkel der vier 30,5 cm-Türme in der Mittschiffslinie 270°, der beiden Seitentürme 180°, der 14 cm-SK 120°. Freibordhöhe vorn etwa 7 m. Feuerhöhe der 30,5 cm 11,5—6,5 m, der 14 cm in der Zentralkasematte 5,8 m im Mittel, der 4 achteren 14 cm 3,6 m. 4 Breitseittorpedorohre, 2 vorn, 2 achtern. Gürtelpanzer 270 mm mittschiffs, 180 mm an den Enden; seine Höhe über der Wasserlinie 2,35 m. Unterhalb des Hauptgürtels schützt ein Unterwasserpanzer von 180 mm Stärke die Turbinen und Kessel, Munitionskammern, Ventilationseinrichtung, Turmunterbauten, Schornsteinmäntel, Dynamomaschinen usw. Dieser Panzer ist vorn und hinten durch Panzer-Querschotte abgeschlossen, so daß ein »caisson blindé« gebildet wird. Kasematte 180 mm mit gepanzerten Entfernungsmesserständen. Oberes Panzerdeck über den vitalen Teilen 48 mm, unteres 70 mm. 30,5 cm-Türme: englisches Modell mit eckigen Wandungen und Haube für Entfernungsmesser von Bar & Stroud; Laden der Geschütze in jeder Stellung möglich, Panzerung 300 mm. Kommandoturm vorn und an den Seiten 300 mm, mit getrennten Räumen für Verbands-, Schiffs- und Artillerieleitung nebst Entfernungsmessung. 3 Schornsteine, Turbinen von 28000 Pferdestärken, Geschwindigkeit bei den Probefahrten 21,4 bis 21,5 kn, dauernd 20 kn; Kohlenvorrat 900 Tonnen in den Bunkern, 1800 Tonnen Zuladung; Aktionsradius für 900 Tonnen: mit 20 kn 800 sm, mit 10 kn 2800 sm; für 2700 Tonnen: mit 20 kn 2300 sm, bei 10 kn 8410 sm. 10 Scheinwerfer von 90 cm Durchmesser. 3 Kühlmaschinen für Munitionsräume. 4 Dynamomaschinen in einer Hauptstation, 2 in der Reservestation. Besatzung: 48 Offiziere (einschl. Geschwaderstab), 900 Mann. (Vgl. Dezemberheft 1909, S. 1426.)

„Vie Maritime“ bringt die nachstehende Skizze der neuen Schiffe.



Linienschiff „Liberté“ hat infolge Durchbiegens des Kiels schwere Havarie erlitten. Die Deformationen in der Längs- und Querrichtung betragen 55 mm; sie sind nicht auf das Docken in Biserta zurückzuführen, wie anfänglich angenommen wurde, sondern auf Überanstrengung des Schiffskörpers bei der Ozeanfahrt mit 16 kn Geschwindigkeit. Das Schiff konnte noch die Überfahrt von Biserta nach Toulon ausführen, wo es schleunigst gedockt werden mußte. Die Reparatur wird voraussichtlich sehr lange dauern.

— Panzerkreuzer. Die Fertigstellung des „Waldeck-Rousseau“ (Bauprogramm 1905), der Anfang 1910 seine Probefahrten beginnen sollte, wird durch die um ein Jahr im Rückstand gebliebene Lieferung der auf der Staatsfabrik zu Indret in Bau befindlichen Maschinen verzögert, so daß die Ablieferung auf den 31. Dezember 1910 verschoben ist. An der Fertigstellung der Maschinen wird mit Überstunden gearbeitet.

„Montcalm“, der am 21. Dezember die Flagge des neuen Chefs der ostasiatischen Division heißte, hat infolge Havarie an den engrohrigen Wasserrohrkesseln eine mehrwöchige Reparatur nötig, wodurch die Ausfahrt verzögert wird.

— Ausrangierung. Im Laufe des Jahres 1909 sind insgesamt aus den Listen gestrichen: 5 alte Panzerschiffe, 2 Torpedoavisos, 1 Torpedojäger, 19 Torpedoboote, 3 Unterseeboote und 3 Kanonenboote.

Ausrangiert werden sollen weiter: Der geschützte Kreuzer „Galilée“ (1896) sowie Panzerkreuzer „Dupuy de Lôme“ (1890/1904). Der Ministerrat beschloß die Einsetzung einer gemischten Kommission (Finanz- und Marineministerium) zur Beratung von Maßnahmen, durch die die Verkaufsbedingungen für ausrangierte Schiffe günstiger gestaltet werden können.

Das Wrack der „Jena“ soll verkauft werden unter bestimmten Bedingungen, durch die das Bekanntwerden der Ergebnisse der Beschießung verhindert werden soll.

— Torpedofahrzeuge. Die zwei 450 Tonnen-Torpedojäger des Programms 1910 sind bei der Staatswerft in Rochefort in Bau gegeben. Sie erhalten die Namen: „Enseigne Henry“ und „Aspirant Herbert“. (Die beiden Träger dieser Namen sind bei der Verteidigung der Gesandtschaften in Peking gefallen.)

— Unterseeboote. Tauchboot „Archimède“ (577/810 Tonnen) hat bei den Vorproben 15 kn bei 1500 Pferdestärken unter Wasser erreicht.

Der Marineminister hat die 1908 ergangene Verfügung betreffend Beseitigung der Bugrohre auf den Tauchbooten der „Pluviôse“-Klasse aufgehoben. Auf Grund der Berichte der Unterseebootskommandanten hat er die Beibehaltung der Bugrohre verfügt; dagegen sollen die Heckrohre eine andere Aufstellung erhalten.

Die Tauchboote in Cherbourg erhalten gegenwärtig Unterwasserschallsignalgeber und -empfänger. Die Glocke wird in einem der Ballasttanks außen an der Beplattung des Hauptbootskörpers angebracht; sie wird durch einen Hammer auf elektrischem oder hydraulischem Wege zum Tönen gebracht. Die Signale werden nach dem Morsesystem gegeben. Auch die Empfänger sind in einem Ballasttank untergebracht. Die Signalverständigung durch Unterwasserglocken hat sich bereits auf mehrere Meilen bewährt.

Das Programm für die Hebeversuche mit dem Unterseeboot „Narval“ in Cherbourg sieht zwei Teile vor: 1. Erprobung der Festigkeit der Hebeschäkel durch Hebung des mit Ballasteisen versenkten Bootes mit Hilfe leerer Prähme; 2. Hebung des ohne Ballast versenkten Bootes nach Austreiben des Wassers durch Preßluft. Taucher bringen die Luftrohre an den am Bootskörper befindlichen Anschlüssen an, entfernen das eingedrungene Wasser und dichten das Boot; sodann erfolgt die Hebung mit Hilfe der Schäkel. Für den zweiten Fall sind verschiedene Versuche vorgesehen, bei denen die Verhältnisse zugrunde gelegt werden, wie sie beim Untergang des „Farfadet“ (Öffnen des Einsteigeluks) und des „Lutin“ (Sprengung der inneren Wand eines Ballasttanks) vorlagen oder wie sie im Falle einer Kollision sich gestalten würden. — Die Tiefen werden allmählich gesteigert werden.

— Minen. In Cherbourg wird eine Mine von zylindrischer Form mit 60 bis 80 kg Schießwollfüllung erprobt, deren Detonation durch Stoß erfolgt; ein

selbsttätig arbeitender Tiefenapparat stellt die Mine auf die vorher festgesetzte Tiefe ein. Die Versuche werden von dem dazu besonders eingerichteten Schlepper „Mouflon“ ausgeführt; sie erstrecken sich auf Werfen der Minen, Erprobung der Empfindlichkeit der Detonationseinrichtung, Feststellung der Wirkung der Detonation einer Mine auf die benachbarten, Verhalten der Minen in strömenden Gewässern. Die Wurfversuche ergaben gute Resultate; die Zündvorrichtung arbeitete zuverlässig auch bei nur geringem Stoß; die Wirkung der einzelnen Minen war hinreichend, ohne daß jedoch die benachbarten Minen durch die Detonation beeinflußt wurden.

Wie die Frage der Hafenverteidigung durch Minen, wird auch die des Minensuchens gegenwärtig in der französischen Marine lebhaft erörtert. Die Marineverwaltung hat einen Fischdampfer für 29600 ℳ angekauft, um ihn probeweise als Minensuchfahrzeug zu verwenden; der Ankauf von 20 Fischdampfern für diesen Zweck soll geplant sein. »Le Yacht« (18. Dezember 1909) erwähnt zwei Methoden des Minensuchens: 1. durch Kontreminen, die indessen nicht immer wirksam und daher nur anzuwenden seien, wenn Eile geboten; 2. durch Absuchen. In dieser Beziehung sei in der französischen Marine bisher nur wenig geschehen; Minensuchgeräte seien für Zerstörer vorhanden, jedoch in zu geringer Zahl; der Dienst sei nicht organisiert.

— Zeitsignale durch Funkentelegraphie. Die Großstation auf dem Eiffelturm wird in Zukunft um 12 Uhr, 12 Uhr 2 Minuten und 12 Uhr 4 Minuten nachts mittlerer Pariser Zeit Zeitsignale durch Funkspruch geben. Die Ankündigungssignale für die drei Zeitsignale sind verschieden voneinander, die letzteren dagegen einander gleich.

— Bekohlung. Ein Tagesbefehl des Chefs der II. Panzerkreuzerdivision weist auf die Langsamkeit hin, mit der die Bekohlung auf der Atlantikfahrt, besonders in Dakar, erfolgt sei. Der Grund dafür liege darin, daß die Kohlenrolle in erster Linie auf das Nehmen von Briketts zugeschnitten sei, während man im Ausland sehr häufig Stückkohle zu nehmen habe. Die Mittelmäßigkeit der Leistungen sei besonders auffallend angesichts der von deutschen und englischen Schiffen erzielten Resultate.

— Fachliteratur. Schiffstypen. In »Moniteur de la Flotte« (25. Dezember 1909) tritt C. Pierreval den Ansichten des als Anhänger der jungen Schule bekannten Commandant Vignot entgegen, der in der »Rivista Maritima« das Prinzip der Überlegenheit der Zahl gegenüber der Stärke der Einheit vertritt und den Bau mittelgroßer, verhältnismäßig schwach armierter und schwach gepanzerter Linienschiffe von mäßiger Geschwindigkeit und starkem Heckfeuer befürwortet.

»La Vie maritime et fluviale« (25. Dezember 1909) bespricht die Linienschiffsentwicklung, für die die Berücksichtigung der Offensivwaffen stets an erster Stelle stehen müsse, wie es in England immer der Fall gewesen sei. Dünner und hoher Bugpanzer wird angesichts der Fortschritte des Panzersprenggeschosses für wertlos, der Einbau einer verstärkten Zitadelle, die gegen Treffer von vorn schützt, für erforderlich gehalten. Das an Höhe beim Bugpanzer Ersparte müsse der Stärke zugute kommen, die mit Rücksicht auf die schrägen Auftreffwinkel von vorn 152 mm nicht zu übersteigen brauche. Die Aufstellung der Mittelartillerie in einer Kasematte, wie sie auf „Scharnhorst“ und den neuesten deutschen Schiffen üblich sei, wird für zweckmäßig gehalten; als Grund für die Einführung der Kasematte auf den deutschen Schiffen wird das Bestreben, den Schornsteinmänteln genügenden Schutz zu geben, angesehen. Für die schwere Artillerie sei die Turmaufstellung vorteilhafter, da für sie die Verhältnisse bezüglich Bestreichungswinkel, Gewicht und Verteilung der Geschütze

auf das Schiff günstiger liegen. In Frankreich sei lange Zeit die Verteilung der Türme durch die zu hohe Bewertung der Maschinenanlage und die gezwungene Anordnung der Munitionskammern beeinträchtigt gewesen. Auf den neuen Schiffen seien nach englischem Muster drei Hauptmunitionsdepots mit Verbindungsgängen vorgesehen. Als weiterer Entwicklungsgang wird in Aussicht gestellt: Vermehrung der Zahl der schweren Türme, Verstärkung des Kasemattpanzers, schließlich Steigerung der Maschinenanlage, infolgedessen Wachsen des Deplacements auf 30000 Tonnen und mehr.

Eine Zuschrift an »Moniteur de la Flotte« (1. Januar 1910) bezeichnet die Anordnung der nicht nach beiden Seiten verwendbaren Seitentürme als verfehlt, da sie eine unnötige Überlastung darstelle. 5 schwere Türme würden richtigerweise in der Mittschiffslinie aufgestellt, und zwar 2 vorn, 3 achtern. Bei gleichem Breitseitfeuer spare man so 2000 Tonnen Deplacement. Die Weiterentwicklung der Kampfkraft geschehe dann am folgerichtigsten auf dem Wege der Kalibersteigerung und des Tripelturmes in gleicher Aufstellung. Die Mittelartillerie müsse größere Bestreichungswinkel voraus und achteraus haben, wie sie die Form der deutschen Kasematte gewähre.

Die Entwicklung und den Stand der Artillerieschießtechnik in der französischen Marine behandelt H. Bernay in »Le Yacht« (18. Dezember 1909) unter besonderer Berücksichtigung der Verwendung der schweren Batterien der neuen Schiffe. Man sei bestrebt, die Verschiedenheit der Pulverlieferung, die früher bisweilen auf 5000 m 500 m Unterschiede ergab, möglichst auszugleichen. Daneben bleibe die Differenz der Kaliber bei gleicher Entfernung zwischen 14 cm und 30,5 cm 300 bis 400 m, der »écart de régime des canons«, der durch »tirs d'accord« (Vergleichsschießen) vor Eintritt der Schiffe in die Geschwader nach Möglichkeit festgelegt werde. Die Befehlsübermittlung — in Gebrauch ist der mechanische Apparat von Germain — arbeite zufriedenstellend, aber nicht unbedingt sicher; daher müsse auf selbständiges Schießen der Geschützführer Wert gelegt werden. Direkte Einstellung des Aufsatzes vom Artillerieleitstand aus sei noch nicht eingeführt, da das technische Problem zu schwierig sei. — Das Einschießen geschieht bisher auf möglichst große Entfernungen so schnell wie möglich mit Teilsalven der Mittelartillerie nach Aufschlagbeobachtung und Entfernungsmessung. Nach dem Einschießen fällt die schwere Artillerie mit entsprechender Kaliberverbesserung ein. Treffer sind nicht zu beobachten, da die Geschosse im Ziel krepieren. Weitschüsse verschwinden meist hinter dem Ziel; die einzige Kontrolle wird daher durch die Kurzschüsse gewährt, die anzustreben sind. Der Gebrauch der Intervalluhr gewährt eine geringe Erleichterung. Trotzdem ergeben sich noch Schwierigkeiten, besonders durch die Unvollkommenheit der Meßinstrumente und beim Schießen mehrerer Schiffe auf ein Ziel. Die Wichtigkeit guter Meßinstrumente wächst mit der Einführung der schweren Hauptbatterie, neben der das mittlere Geschütz als »pièce de réglage« fehlt.

Für Förderung der allgemeinen Bildung und der sozialen Erziehung in der Marine durch entsprechenden Unterricht tritt A. le Franc in »Moniteur de la Flotte« (8. Januar 1910) ein. Die Armee befähige ihre Offiziere durch besondere Kurse zu erfolgreichem Wirken in dieser Beziehung; in der Marine sei dafür bisher nichts geschehen.

Der Obere Marinerat hat über die Geschoßfrage für die 1910 zu beginnenden beiden Linienschiffe sowie über die Armierung der 1911-Linienschiffe beraten. In bezug auf die Geschoßfrage glaubt »Moniteur de la Flotte« zu wissen, daß ausgehend von den Ergebnissen der „Jéna"-Schießversuche mit Halbpanzergranaten (obus de semi-rupture) und »obus alourdis« eine starke Strömung zu-

gunsten eines Zwischentyps zwischen diesen beiden Geschoßarten vorhanden sei, und zwar eines Geschosses etwas schwerer als das obus de semi-rupture und mit etwas stärkerer Sprengladung als das obus alourdi. Von letzterem würde und könne ein Teil der Durchschlagskraft geopfert werden, da diese sich größer als notwendig erwiesen habe. Sollte aber die Herstellung der Munition durch die Durchkonstruktion eines neuen Geschosses verzögert werden, so würde man sich für das obus alourdi entschließen, das sich bei den Schießversuchen in jeder Hinsicht bewährt hat.

In bezug auf die Kaliberwahl für die 1911-Schiffe wird zugunsten der Beibehaltung des 30,5 cm-Geschützes angeführt: Homogenität, schnellerer und billigerer Bau und leichtere Erprobung der Schiffe. Die Direktion der Artillerie führt auch an, daß man mit dem 30,5 cm dieselbe Wirkung erreichen könne wie mit dem englischen 34 cm. Der Obere Marinerat scheint jedoch für Kalibersteigerung zu sein. Die Artilleriedirektion soll ein 34 cm-Geschütz durchkonstruieren; von dem Ergebnis wird die weitere Entscheidung abhängen. Auch eine Verstärkung der Wirkung der Mittelartillerie (14 cm) ist für die 1911-Schiffe beabsichtigt, und zwar möglichst unter Beibehaltung des Kalibers, durch Erhöhung des Geschoßgewichts. Der Obere Marinerat hat die Bedingungen in bezug auf Geschoßgewicht (Laden mit der Hand), Durchschlagskraft und Feuergeschwindigkeit festgesetzt, die für die Wahl des Kalibers ausschlaggebend sein werden.

⚜

Japan. Allgemeines. Es war schon früher darauf hingewiesen worden, daß das durch den letzten Krieg stark gesteigerte Selbstbewußtsein des japanischen Seeoffizierkorps sich auch darin äußert, daß häufiger als bisher öffentlich zu den militärpolitischen Fragen des Landes Stellung genommen wird. Besonders war auch schon an dieser Stelle der Name des Kapitän zur See Oguri genannt worden, der in letzter Zeit häufiger durch die Presse das Verständnis für die Notwendigkeit einer starken japanischen Flotte zu verbreiten suchte. Er wendet sich in einem neuen Artikel vor allem gegen den Vorwurf der Unproduktivität der für die Marine gemachten Ausgaben und wirft weiten Schichten der Bevölkerung Undankbarkeit gegen das durch die Marine Errungene vor, indem er bedauert, daß man die Flotte bis auf die Namen Togo und Mikasa schon so kurz nach Friedensschluß wieder zu vergessen scheine. Er zählt eingehend die Dienste auf, die die Flotte schon im Frieden leiste (Vermessung, wissenschaftliche Erforschung von Luft und Meer, Hilfe in Seenot, Fischereischutz, Schutz und Belebung des Seehandels, Förderung der gesamten nationalen Industrie, Ausbildung von Personal für die Handelsflotte, Stärkung des Nationalgefühls der in der Fremde arbeitenden Landsleute, Anknüpfung freundschaftlicher Beziehungen zu ausländischen Staaten im internationalen Verkehr und Unterstützung diplomatischer Bestrebungen — hierbei speziell den Besuch des Deutschen Kaisers auf „Tsukuba" in Kiel anführend —) und weist dann auf den Verlauf des japanisch-chinesischen und japanisch-russischen Krieges hin, um die Notwendigkeit einer Flotte im Kriegsfalle darzutun, die aber nur dann bereit und leistungsfähig sein könne, wenn man ihr durch verständnisvolle Friedenspolitik die Möglichkeit gegeben habe, sich kriegsbereit zu machen und zu halten.

Wendet sich Kapitän Oguri nur an die eigenen Landsleute, so bringt uns das Jahrbuch der englischen »Navy League« einen »Mastery of the Pacific« überschriebenen Artikel, der allgemeineres Interesse beanspruchen darf. Der Verfasser, Kato, dürfte nach der Art des Inhalts mit einem der zahlreichen Seeoffiziere dieses Namens identisch sein. Der Artikel ist auf einen fast herausfordernden Ton gestimmt. Er

wendet sich zunächst gegen die Überschätzung materieller Werte im Vergleich mit den personellen bei der Beurteilung von Flottenstärken. „Es hieße das den Grundsatz aufstellen, daß Geld die Leistungsfähigkeit einer Flotte ausmache. Japans Geschützführer haben das Gegenteil bewiesen.“ Er gibt dann eine Fülle sehr interessanter, vielleicht nicht immer wörtlich zu nehmender Einzelheiten über den Marineetat, die Marinepolitik, die Entwicklung einer nationalen Schiffbauindustrie und die Verwendungsmöglichkeiten der japanischen Flotte und schließt mit einer für die Engländer wohl ziemlich befremdlichen Stellungnahme zum englisch-japanischen Bündnis. Die Angaben decken sich im wesentlichen mit den in der „Jahresübersicht“ im Januarheft und in den Monatsberichten gelegentlich dargelegten; ihre starke Subjektivität kann aber stellenweise einer sachlichen Kritik kaum standhalten. Einige besonders markante Sätze dieses lesenswerten und charakteristischen Aufsatzes seien nachstehend wiedergegeben: „Eine wirkliche Seemacht ist nur der Staat, der sich in seinen Kriegshandlungen nicht durch Neutralitätsgesetze stören zu lassen braucht.“ — „Es ist Ziel der japanischen Marinepolitik, wenige, aber desto kampfkräftigere Schiffe zur Verfügung zu haben.“ — „Es gibt wohl mehrere Faktoren, die ein Land zu einem Großstaat machen; aber in diesem Jahrhundert ist vor allem das Volk ein unabhängiger Großstaat, das Stahl im eigenen Lande produzieren kann.“ — „Vom seemännischen Standpunkte aus wurde die russische Baltikflotte in ihrer schwierigen Kriegslage besser geführt als die amerikanische im Frieden. Der russische Oberbefehlshaber brachte seine Flotte wenigstens auf den Kampfplatz und trat dort dem Feinde entgegen, die amerikanische mußte ihren Führer dreimal wechseln, ehe die Armada wieder in Hampton Roads eintraf.“ — „Ob erlaubt oder nicht, Japans nachdrückliches Verlangen steht nach der Herrschaft über den Stillen Ozean.“ — „Wie freundschaftlich wir (Engländer und Japaner) auch zueinander stehen mögen, wir müssen uns über eine Tatsache vollkommen klar werden, nämlich daß es im Dienste des Kaisers von Japan keinen einzigen Offizier gibt, der militärische Hilfe zu Wasser oder zu Lande je von Großbritannien erbitten würde, wäre die Notlage auch noch so groß und das Bündnis noch so fest. Japan ist jederzeit gewappnet mit Männern, die sozusagen stärker sind als Panzerplatten!“

— Etat, Organisation usw. Die wichtigsten Zahlen des neuen Marineetats sind nun veröffentlicht:

	Ordentlicher Etat:	Außerordentlicher Etat:	Gesamt:
1909 . .	35 323 172 Yen	36 728 843 Yen	72 052 015 Yen
1910 . .	38 992 110 „	37 088 708 „	76 080 818 „
	+ 3 668 938 Yen	+ 359 865 Yen	+ 4 028 803 Yen

Die Forderungen, die hauptsächlich eine Steigerung der Ausgaben verursachen, sind:

Im ordentlichen Etat:

Für Indiensthaltungskosten neuer oder größerer Schiffe . .	mehr	1 296 858 Yen,
für Personalvermehrung im Mannschaftsetat	„	212 187 „
für Gehaltsaufbesserung	etwa „	2 500 000 „

Im außerordentlichen Etat:

Anlagen für das Wachkommando in Eikyowan-Bucht (bei Genzan)	99 700 Yen,
Anlagen für einen Schießplatz für große Geschütze	99 800 „
Anlagen für einen Torpedoversuchsschießstand in Kure	50 200 „
Anlagen für den Ausbau des Kriegshafens Chinkaiwan . . .	552 300 „

Durch Verminderung der Ausgaben an anderen Stellen wird die Gesamtsteigerung des Etats, wie schon angegeben, auf 4 028 803 Yen beschränkt.

Die Jahresrate für Schiffsneubauten aus dem „Schiffsergänzungsfonds“ soll 10 689 586 Yen betragen.

— Personal. Vizeadmiral Baron Yamanouchi, der bisherige Stationschef in Kure, hat nunmehr die Stelle als Präsident des japanisch-englischen Stahlwerkes in Muroran, dessen Berater er seit langem war, übertragen erhalten.

Der umfangreiche Wechsel in den Admiralsstellen, über den im vorigen Heft berichtet wurde, hat im übrigen zahlreiche Kommentare der japanischen Presse hervorgerufen, in denen mehrfach Klagen über die Bevorzugung der „Satsuma“-Leute hervorgetreten sind.

Die Personalstärke wird bei einem Gesamttonnengehalt der Flotte von 396 368 Tonnen (nach Fertigstellung der in Bau befindlichen Schiffe 489 704 Tonnen) auf 41 906 Mann angegeben.

— Schwimmende Streitkräfte. Die aktiven Geschwader sind, wie folgt, neu zusammengesetzt worden:

I. Geschwader: „Mikasa“,⚐ „Shikishima“, „Suwo“ („Pobjeda“), „Sagami“ („Peresswjet“), „Iwami“ („Orel“), „Hizen“ („Retwisan“);

II. Geschwader: „Yakumo“,⚐ „Okinoshima“ („Apraxin“), „Minoshima“ („Ssenjawin“), „Yodo“;

III. Geschwader: „Akashi“,⚐ „Suma“, „Fushimi“, „Sumida“, „Uji“.

Die notgedrungene Sparsamkeit hat die Vermehrung des I. Geschwaders auf acht Schiffe noch nicht erlaubt; dagegen werden die nicht zu den aktiven Geschwadern gehörigen Schiffe möglichst in 1. Reserve gehalten. Um auch sie voll besetzen zu können, ohne den Mannschaftsetat vermehren zu müssen, ist die Besatzung der Schiffe 2. und 3. Reserve auf 30 Prozent des Besatzungsetats verringert worden. Auch sollen alle Arten von Umkommandierungen, durch die dem Etat besondere Kosten, wie Umzugsgebühren usw., entstehen, in Zukunft aufs äußerste eingeschränkt werden.

Der Zerstörer „Inazuma“ — 1899 bei Yarrow (London) gebaut — ist durch Kollision mit einem Dampfer zwischen Ominato und Hakodate untergegangen. Zwei Mann wurden durch den Zusammenstoß, der den Zerstörer mittschiffs im Maschinenraum traf, getötet, drei verletzt. Die Besatzung wurde im übrigen durch den Zerstörer „Akebono“ geborgen. — Die Zahl der größeren Unfälle, die die japanische Marine seit Oktober 1908 betroffen haben, ist dadurch erneut vermehrt. Es sind bekannt geworden:

Oktober 1908: Linienschiff „Asahi“, auf Grund; schwer beschädigt.
Panzerkreuzer „Aso“, Platzen eines Dampfrohres; 5 Tote und Verwundete.
Linienschiff „Shikishima“, Ammoniakexplosion; 4 Tote und Verwundete.
Torpedoboot Nr. 57, durch Kollision mit Dampfer schwer beschädigt.
November 1908: Unterseeboot Nr. 6 im Sturm gestrandet.
Januar 1909: Torpedoboote Nr. 12 und Nr. 13 auf Grund.
In Sasebo Werftdampfer Nr. 2, 3 und 5 verbrannt.
Februar 1909: Linienschiff „Fuji“, Panzerkreuzer „Tokiwa“; auf Grund, schwer beschädigt; Reparatur noch nicht beendet.
März 1909: Torpedoboote Nr. 24 und Nr. 29 durch Kollision miteinander schwer
Torpedoboot „Kamome“ auf Grund. [beschädigt.
April 1909: 4 Dampfbarkassen vom I. Geschwader stoßen im Hafen von Sasebo zusammen, 2 gehen unter; 2 Tote.
Mai 1909: Torpedoboot Nr. 50 schwere Maschinenhavarie.
Juli 1909: Linienschiff „Asahi“, Geschützexplosion; 5 Tote, 4 Verwundete.
Torpedoboot Nr. 45 durch Kollision mit Segelschiff schwer beschädigt.

Oktober 1909: Küstenpanzerschiff „Minoshima" mit Zerstörer „Oikaze" zusammengestoßen; letzterer schwer beschädigt.

Das Kaiserpreisschießen ist jetzt auf die Torpedoboote ausgedehnt worden. In Yokosuka erhielt Anfang Dezember die dem II. Geschwader zugeteilte 2. Torpedobootsdivision („Kiji", „Kamome", „Otori") Preisflaggen. Diese Flaggen werden im Top geführt und haben die Form eines Torpedos mit dem kaiserlichen Wappen.

— Kriegshäfen, Küstenschutz. Das Aufgeben von Ryojun als Kriegshafen wird in der Presse noch eingehend besprochen. Der Grund soll einerseits die Notwendigkeit gewesen sein, den Platz neben der ungeschützten Tairenbucht als Handelshafen heranzuziehen, besonders im Hinblick auf die Bedürfnisse und den Verkehr der südmandschurischen Bahn; anderseits hätten die militärischen Behörden sich für Chinkaiwan als Kriegshafen entschieden und somit kein Interesse mehr an Ryojun. Schließlich hoffe man, durch diesen Entschluß manchen Argwohn fremder Mächte zu beseitigen. — Die hohe Etatsforderung für Chinkaiwan zeigt, wie energisch man jetzt den Ausbau dieses Platzes als Kriegshafen betreiben will. Das Dreieck Maizuru—Chinkaiwan—Takeshiki (Sasebo) erscheint als eine Wiederholung des vielgenannten strategischen Dreiecks Toulon—Bizerta—Oran; seine militärische Bedeutung bedarf keines Kommentars.

— Werften, Schiffbauten, technische Versuche. In Kure wurde der Bau eines neuen großen Docks für Schiffe größten Deplacements begonnen.

Es erscheint möglich, daß der Bau eines neuen Linienschiffs vom verbesserten „Kawachi"-Typ in Angriff genommen ist oder demnächst begonnen wird.

Bei Tokyo haben unter Mitwirkung der Kommission für militärische Luftschiffahrt Versuche mit einem Flugapparat stattgefunden, den ein zu Sprachstudien in Tokyo sich aufhaltender französischer Seeoffizier, Le Prieur, konstruiert hat. Die Versuche waren vorläufig ohne Erfolg.

Das bisherige Ergebnis der zwischen Japan und Hawaii angestellten Versuche zur Herstellung einer funkentelegraphischen Verbindung ist die Ermittlung der Maximalreichweiten der japanischen Station von 2500 sm, der amerikanischen Station von 3300 sm.

— Verschiedenes. Das Marineministerium wird die englisch-japanische Ausstellung in London mit zahlreichen Gegenständen beschicken. Es sollen ausgestellt werden Modelle der Schiffe „Aki", „Kurama", „Mogami", „Niitaka" und „Takao"; ferner solche verschiedener aus der altjapanischen Geschichte berühmter Schiffe; Tabellen über das Anwachsen von Tonnengehalt, Personalstärke, Etatsausgaben usw., die ein Bild der Entwicklung der Flotte geben; Proben des im Lande hergestellten Stahls, der Uniformen, Seekarten und Ähnliches. Die Leistungen der Flotte im letzten Kriege werden außerdem durch Tabellen über Verluste an Toten, Verwundeten, Kranken, gemachte Gefangene, Umfang der bewirkten Truppentransporte usw. veranschaulicht werden.



Italien. Budget. Der Marineetats-Entwurf für 1910/11 weist als Gesamtsumme 173 774 708 Lire auf, was einer Vermehrung von 4,1 Millionen Lire gegenüber der Etatssumme von 1909/10 entspricht. Tatsächlich ist die Vermehrung noch um 3,5 Millionen Lire größer, da für 1910/11 der Betrag „Vorschüsse für in Dienst befindliche Schiffe", der keine tatsächlichen Ausgaben darstellt, um 3,5 Millionen Lire gekürzt worden ist.

Von der Gesamtsumme sind für die Handelsmarine 10,2 Millionen, für Pensionen 8,1 Millionen (0,4 Millionen mehr als für 1909/10), als Kapitalsbewegungsbetrag 2,7 Millionen und für die Kriegsmarine sowie allgemeine Ausgaben zusammen 152,4 Millionen Lire vorgesehen. Diese letztere Summe ist um 7 231 940 Lire größer als die entsprechende des Etats 1909/10 und stellt, zusammen mit dem Mehrbetrag für Pensionen, diejenige Etatsvermehrung dar, die durch das Flottengesetz vom 27. Juni 1909 für 1910/11 festgesetzt worden ist. Von den 7,2 Millionen Lire sollen 2 Millionen den Schiffsbaufonds auf 43,4 Millionen erhöhen, 5 Millionen für Küstenbefestigungen, Vorratsergänzungen usw. und 0,1 Million für Einrichtung eines zweiten Hospitalschiffs verwendet werden. Weitere Ausgabenvermehrungen sind hauptsächlich vorgesehen für Zulagen an Torpedobootspersonal und Kapitulanten, deren Zahl auf 8606 = 30 Prozent des Mannschaftsbestandes steigen wird. Demgegenüber stehen Ausgabenverminderungen im Betrage von 0,4 Millionen, an denen hauptsächlich Arbeitslöhne teilhaben. (Das Werftarbeiterpersonal ist im laufenden Etatsjahr wieder um 300 Köpfe vermindert worden.) Für Schiffsbauten, ausschließlich Löhne, Werftbetrieb usw. sind im ordentlichen Etat 43,4, im außerordentlichen Etat 11, zusammen 54,4 Millionen Lire veranschlagt.

Die Summe des ordentlichen Etats soll für folgende Neubauten verwendet werden:

„Dante Alighieri“ 4. Rate, „Conte di Cavour“ 3. Rate, „Giulio Cesare“ 1. Rate, „Leon. da Vinci“ 1. Rate, „San Marco“ 6. Rate, „Quarto“ 3. Rate, „Marsala“ 1. Rate, „Nino Bixio“ 1. Rate, Bassinschiff für Unterseeboote 3. Rate, Wasserschiff „Eridano“ 3. Rate, Hochseeschlepper „Titano“ 3. Rate, Torpedo- und Unterseeboote 1. Rate, Werftdampfer, Prähme usw.

Die 11 Millionen Lire des außerordentlichen Etats stellen die 5. Rate für „Amalfi“ und „Pisa“ dar.

Das Mittelmeergeschwader wird nach dem Etat 1910/11 wieder 7 Monate in armamento und 5 Monate in armamento ridotto (mit geringeren Gebührnissen in Dienst) sein und sich zusammensetzen aus 4 Typ „Regina Elena“, 4 Typ „Pisa“ (obgleich „San Marco“ nicht vor Ende 1910 — wahrscheinlich später — fertig werden wird), 2 Typ „Regina Margherita“, 3 Typ „Garibaldi“ und 2 Typ „Agordat“. Es sollen wieder ein Geschwaderkommando und 4 Divisionskommandos vorhanden sein. Die Torpedobootsstreitkräfte, die 1909/10 sämtlich andauernd in Dienst waren, sollen 1910/11 etwa zur Hälfte in Dienst, zur Hälfte in riserva gehalten werden.

— Geschwader. Zur Hundertjahr-Feier der argentinischen Unabhängigkeit am 25. Mai wird eine aus „Pisa“, „Amalfi“ und „San Giorgio“ oder einem Schiff der „Vittorio-Emanuele“-Klasse gebildete Division unter dem Befehl des Kontreadmirals Cattolica nach Buenos Aires gehen.

— Flaggoffiziere. Vizeadmiral Mirabello, der frühere Marineminister, wurde Präsident des Obersten Marinerats. Vizeadmiral Aubry übernimmt am 1. April das Geschwaderkommando von Vizeadmiral Grenet.

— Neubauten. Für den Bau des „Conte di Cavour“ traf Ende Dezember das erste Material auf dem Arsenal zu Spezia ein.

Der Wettbewerb um die von Privatwerften zu bauenden Linienschiffe „G. Cesare“ und „Leonardo da Vinci“ war Ende Dezember noch nicht ausgeschrieben.

„Roma“ machte eine forcierte Probefahrt, bei der sie durchschnittlich 21 968 Pferdestärken, d. h. etwa 2000 Pferdestärken mehr als vorgeschrieben, entwickelte, 690 g Kohlen, d. h. 200 g weniger als vorgeschrieben, pro Pferdestärke und Stunde verbrauchte und eine Höchstgeschwindigkeit von über 22 kn erreichte.

Eine am 16. Dezember 1909 unternommene 24stündige Dauerfahrt mußte wegen schwerer Havarie eines Hochdruckzylinders abgebrochen werden.

Das große Torpedoboot „Pontiere“ lief Ende Dezember bei Ansaldo vom Stapel.

Der Bau von vier Hochseetorpedobooten für den Zollwach- und Fischerei-Überwachungsdienst ist beabsichtigt. Im Kriegsfall sollen die Boote zur Küstenverteidigung dienen.

Das Unterseeboot „Foca“ erhält bei seinem z. Zt. stattfindenden Umbau Schweröl-Motore.

— Streichung. Das Linienschiff „Ruggero di Lauria“ (84) wurde von der Liste der Kriegschiffe gestrichen.

— Disziplin. Die Mannschaft des Marinetransportdampfers „Volta“ verweigerte im Hafen von Neapel aus Unzufriedenheit darüber, daß ihr der gewohnte Weihnachtsurlaub versagt wurde, den Gehorsam, nahm aber auf erneuten Befehl den Dienst wieder auf. Die gesamte Besatzung (114 Mann) wurde disziplinarisch bestraft und auf andere Schiffe verteilt.



Rußland. Die Landesverteidigungskommission der Duma hat mit großer Mehrheit die für den Bau der 4 neuen Linienschiffe im Etat 1910 geforderte Summe (12,4 Mill. Rubel) abgelehnt. Die Streichungen am Marineetat belaufen sich auf 18 Mill. Rubel; neu eingestellt wurden dagegen in den Etat 1,5 Mill. Rubel, die vom Oberprisengericht einer englischen Dampfschiffahrtsgesellschaft als Ersatz für einen im Kriege versenkten Dampfer zugesprochen sind. Die Budgetkommission schließt sich dem Vorgehen der Landesverteidigungskommission an. In der Duma ebenso wie in der Presse wird vielfach dem Unwillen darüber Ausdruck gegeben, daß der Bau der Linienschiffe trotz der Bewilligungen der letzten Jahre noch keine Fortschritte gemacht hat. Man nimmt an, daß das Geld stillschweigend für die Vervollkommnung der Werften und zur Verminderung ihrer Schuldenlast verwendet worden ist. Eine bestimmte Antwort darüber ist vom Marineministerium bisher nicht erteilt. Die Erbitterung gegen das Marineressort ist daher wieder im Wachsen begriffen.

— Organisation. Im Anschluß an den Erlaß über die Stellung der Befehlshaber der aktiven Flotte (Januarheft, S. 135) regelt eine Verfügung das Verhältnis dieser Befehlshaber zu den Oberstkommandierenden der Häfen und zu den Hafenkommandanten. Die letzteren haben das Recht der Besichtigung der ihrem Hafen zugeteilten Schiffe der aktiven Flotte 1. zur Feststellung etwa notwendiger Reparaturen — im Einverständnis mit den Befehlshabern; 2. zur Prüfung der Ausführung von Reparaturen. Die Hafenkommandanten usw. unterrichten die Befehlshaber über die materielle und personelle Leistungsfähigkeit der Häfen. Den Befehl zur Indienststellung usw. von Schiffen der betreffenden Flotte erteilt der Befehlshaber nach Übereinkunft mit dem Hafenkommandanten. Im Bau oder in Grundreparatur befindliche Schiffe unterstehen dem letzteren. Die Personalangelegenheiten der Offizierkorps — Verteilung an Land und auf die Schiffe usw. — regelt die Versammlung der Flagg- und Stabsoffiziere, in der der rangälteste Flaggoffizier (in Wladiwostok stets der Befehlshaber der aktiven Flotte) den Vorsitz führt. Die Zuteilung des Unterpersonals an die Seestreitkräfte und die Marineteile am Lande erfolgt durch den Marinehauptstab. — Die ganze Organisation macht einen überaus komplizierten Eindruck; sie scheint kaum dazu geeignet, ein ersprießliches Zusammenwirken sicherzustellen.

Die Zöglinge der drei obersten Klassen der Marine-Ingenieurschule Kaiser Nikolaus I. führen in Zukunft den Titel Gardemarins (entsprechend dem Marinekadettenkorps.)

— Die fertige Flotte. Bei Gelegenheit der Überführung der Leiche des Großfürsten Michael Nikolajewitsch passierte der Kreuzer „Bogatyr" des Seekadettenschulgeschwaders auf der Fahrt vom Mittelmeer nach Ssewastopol die Dardanellen und den Bosporus.

Die Unterseeboote „Makrel", „Okun", „Peskar" und „Sterljad" sind aus der Unterseebootsschulabteilung ausgetreten und unter Beigabe des Transporters „Chabarowsk" als Mutterschiff zur 1. Unterseebootsdivision des Baltischen Meeres formiert. Die 2. Division wird aus den zum Teil noch in der Erprobung befindlichen Booten „Minoga", „Akula", „Krokodil", „Alligator", „Kaiman" und „Drakon" gebildet werden. Im Schwarzen Meer wird eine Division aus „Karp", „Karas", „Lossos" und „Ssudak" mit dem Transporter „Penderaklija" als Mutterschiff formiert; im Stillen Ozean werden die Boote „Ssom", „Schtschuka", „Bytschok", „Kefal", „Plotwa", „Paltus", „Ossjotr", „Kassatka", „Nalim", „Feldmarschall Graf Scheremetjew", „Skat" und „Delfin" zu einem Divisionsverbande vereinigt. Mutterschiff ist hier der Transporter „Xenia", Hilfsfahrzeug das Unterseeboot „Forel".

Der alte Küstenpanzer „Admiral Greig" ist endgültig aus den Listen gestrichen, ebenso die Yachten „Peterburg" und „Rybka" sowie 3 Hafenfahrzeuge.

— Häfen. Nach einem Projekt des Handelsministeriums soll der St. Petersburger Seekanal bis zu einer Tiefe von 28 Fuß ausgebaggert (vgl. August/Septemberheft 1909, S. 1005), das Fahrwasser von der Baltischen Werft bis zum Seekanal auf 270 m verbreitert werden. Durch Aufschüttungen sollen dort neue Anlegeplätze für eine größere Zahl von Fahrzeugen geschaffen werden. Die Kosten werden auf 22 Mill. Rubel veranschlagt.

— Amurbahn. Für den Ausbau der Amurbahn beabsichtigt das Verkehrsministerium im Verlaufe der nächsten 5 bis 6 Jahre 40 Mill. Rubel jährlich zu fordern. Für die Herstellung eines zweiten Gleises der Sibirischen Bahn ist eine jährliche Forderung von 15 Mill. Rubel vorgesehen.

— Gerichtliches. In der Berufungsinstanz wurden drei Zivilingenieure wegen Fahrlässigkeit, durch die die Explosion auf dem Unterseeboot „Drakon" bewirkt wurde, zu 7 Tagen Haft verurteilt (vgl. Dezemberheft 1909, S. 1435).



Österreich-Ungarn. Geschwader. Das Geschwader tritt am 1. März eine zweimonatige Reise nach dem östlichen Mittelmeer an.

— Neubauten. „Zrinyi" wird Ende März oder Anfang April vom Stapel laufen.

— Schiffsankauf. Der Petroleumtransportdampfer „Etelka" (90 m lang, 11 m breit, 2370 Brutto-Registertonnen, 1200 Pferdestärken, 1892 gebaut) wurde in Fiume für 250000 Kronen für die Marine angekauft.

— Umtaufe. Das frühere Stationsschiff in Konstantinopel „Taurus" heißt jetzt „Eta" und wird als Vermessungsschiff verwendet.

— Streichungen. Die Küstentorpedoboote „XV", „XXI", „XXIV", „XXVI", „XXXII" und „XXVIII" sind von der Liste der Kriegsschiffe gestrichen. Die ersteren fünf werden im Hafendienst weiter verwendet.

— Sebenico. Laut Zeitungsnachrichten ist der weitere Ausbau von Sebenico als Flottenstützpunkt beabsichtigt, zumal da die Marineanlagen im Golf von Cattaro zu exponiert liegen. Zur Zeit befinden sich in Sebenico eine Torpedobootstation, mit fünf Booten besetzt, die Schiffsjungenschule, ein großes Marine-Kohlenlager, eine Marine-Funkspruchstation und schwache Verteidigungseinrichtungen am Einfahrtskanal. Ein Kohlenbergwerk liegt in der Nähe; der Anschluß der Bahn Sebenico—Spalato an das bosnische Bahnnetz ist im Bau.

⚜

Schweden. Marine-Etat. Der dem Reichstage zugegangene Etat für 1911 fordert im ganzen 27 881 000 *M* (289 000 *M* weniger als im Vorjahre), davon 22 120 000 *M* für laufende und 5 761 000 *M* für einmalige Ausgaben. Unter den letzteren sind 3,6 Mill. *M* für Neubeschaffung von Schiffsmaterial (darunter 727 000 *M* für Fertigstellung eines Torpedojägers), 135 900 *M* für Beschaffung von Torpedos und Torpedomaterial (als Teilbetrag einer Gesamtforderung von 5 438 000 *M*) und 172 900 *M* für Beschaffung von Streuminenmaterial.

— Torpedoboote. Von den drei bei Kockum in Malmö in Bau befindlichen Torpedojägern ist „Vidar" (Kolbenmaschinen) am 10. Januar zu Probefahrten fertig geworden; die beiden anderen Boote, „Hugin" und „Munin", erhalten Curtis-Turbinen.



Norwegen. Marine-Etat. Der Marine-Etat für 1910/11 weist in Ausgabe 6,1 Mill. *M* (gegen das Vorjahr mehr 144 000 *M*) und in Einnahme 130 000 *M* (gegen das Vorjahr weniger 37 000 *M*) nach. Mehrgefordert werden insbesondere für Übungen der Flotte (Munitionsbeschaffung, Indiensthaltung des Unterseeboots) 70 000 *M*. Die Kosten für Neubauten belaufen sich auf 1,36 Mill. *M*.

— Unterseeboot. Das auf der Germania-Werft Kiel-Gaarden erbaute Unterseeboot „Kobben" hat folgende Abmessungen: Länge 39,3 m, Breite 3,7 m, Tiefgang 2,85 m, Deplacement 200 Tonnen, 2 Petroleummotoren mit zusammen 440 ePS, 2 Elektromotoren mit zusammen 240 ePS, Akkumulatorenbatterien 590 KW, Geschwindigkeit an der Oberfläche 12 kn, unter Wasser 8 kn, Sicherheitskiel 4 Tonnen. Armierung 2 Bugrohre, 1 Decksrohr, vier 45 cm-Torpedos. Besatzung 2 Offiziere und 10 Mann. Das Boot lief am 5. Mai 1909 vom Stapel und wurde Anfang November 1909 abgeliefert. Auf der Überführung nach Horten machte „Kobben" eine zweistündige Versenkprobe auf 50 m Wassertiefe, bei der die größte Durchbiegung (nicht bleibend) 1 mm betrug.



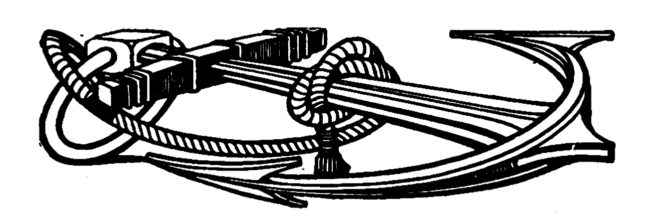
Brasilien. Neubauten. Über die Geschütze der „Minas Geraes" und ihre Einrichtungen ist folgendes bekannt geworden: Schwenkwerkantrieb der schweren Türme auf besonderen Wunsch der brasilianischen Regierung elektrisch mit Reserveeinrichtungen für hydraulischen oder Handbetrieb. Jeder schwere Turm hat eine besondere Dynamomaschine, die den notwendigen Strom liefert. Höhenrichtvorrichtung hydraulisch. Ladestellung des Geschützes 5° Erhöhung, in die es selbsttätig nach dem Schuß gebracht wird. Nach dem Laden tritt das Höhenrichtventil wieder in Verbindung mit dem von der Richtnummer zu bedienenden Gestänge. Die Haupt-

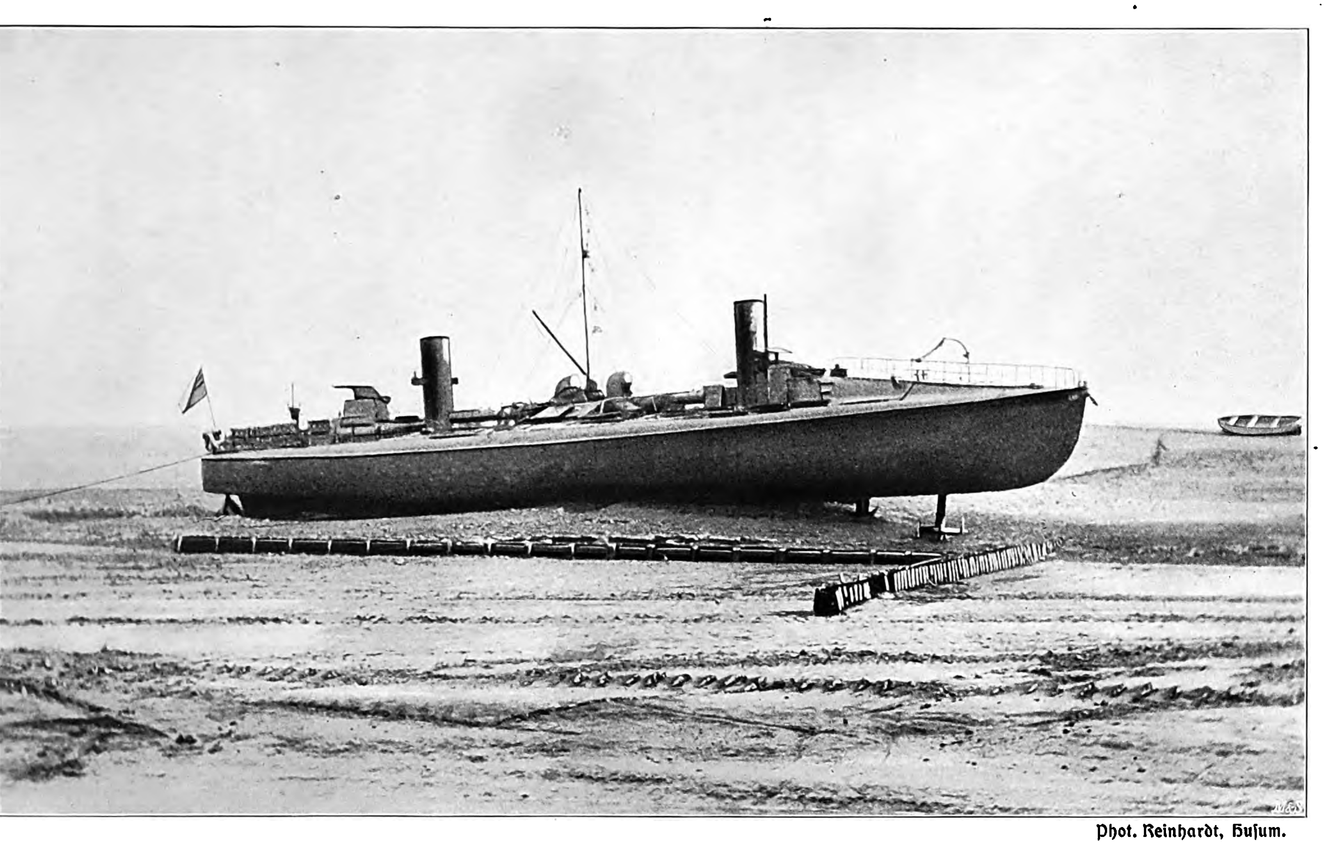
geschoßkammer liegt zwischen den Maschinenräumen; von dort werden die Geschosse in maschinell oder mit der Hand betriebenem Laufkran in den Turmunterbau gebracht. Die Kartuschen werden eben dahin aus den Kartuschkammern mit der Hand gemannt. Dann werden Geschoß und Kartusche in einen hydraulischen Aufzug gelegt, der bis zu einer Zwischenstation, der working chamber, führt, wo beide durch einen hydraulisch betriebenen Stempel in einen zweiten Aufzug geschoben werden. Dieser befördert die Ladung an das Geschütz. Der Aufzug klappt selbsttätig eine Lademulde herunter. Die Aufzüge haben hydraulische und elektrische Reservebewegungseinrichtungen. Das Laden geschieht durch einen gewöhnlichen Kettenrammer. Der Ladestempel ist mit einer Wassersprüheinrichtung versehen, die sofort nach Öffnen des Verschlusses in Tätigkeit tritt. Außerdem ist eine Luftausblasevorrichtung eingebaut. Schließlich sind in den Türmen Kontrollapparate eines neuen Systems angebracht, die ihre Stellung zueinander und zu den Aufbauten anzeigen, um ein Anschießen des eigenen Schiffes zu vermeiden.



Uruguay. Neubauten. »Revista de Marina« (Chile) macht über den beim Vulcan-Stettin in Bau befindlichen Torpedokreuzer „Uruguai" folgende Angaben: Länge 84 m, Breite 9,4 m, Tiefgang 3,15 m, Deplacement 1100 Tonnen, 5700 Pferdestärken, Geschwindigkeit 23 kn, Kohlenvorrat 210 Tonnen, Aktionsradius 3000 sm bei 12 kn, Besatzung 120 Mann. Armierung: zwei 12 cm L/45, vier 7,5 cm L/45 (beide Kaliber System Skoda), sechs 3,7 cm-Maschinenkanonen System Vickers, sechs Maschinengewehre, zwei 45 cm-Torpedorohre, zwei Scheinwerfer. Fertigstellung August 1910.

Die Beschaffung von drei Zerstörern (300 bis 350 Tonnen) und sechs Torpedobooten ist beabsichtigt.





Phot. Reinhardt, Husum.

Zu dem Aufsatz: Die Abbringung S. M. Torpedoboot „G 89".

Verschiedenes.

Die Abbringung S. M. Torpedoboot „G 89".

(Mit Abbildung).

Die Arbeiten zum Abbringen S. M. Torpedoboot „G 89", das am 3. Dezember 1909 innerhalb der Husumer Aue bei einer Sturmflut festgekommen war, wurden Donnerstag, den 9. Dezember, an die vereinigten Husumer Baufirmen Gertz & Struve und Harmsen & Levens vergeben. Das von diesen Firmen eingereichte und von der Torpedoinspektion als das beste und für das Boot gefahrloseste erkannte Projekt war folgendes: Es sollten zunächst zu beiden Seiten des Bootes etwa 2 bis 3 m breite Längskanäle gegraben werden; das Boot sollte dann durch sein Gewicht das Erdreich, das jetzt nach den Seiten nachgeben konnte, auseinanderdrängen und sich so allmählich senken. Nachdem es so weit gesenkt war, daß es bei normalem Hochwasser aufschwimmen würde, wollte man es nach vorne auf einen in Richtung des Bootes nach dem Fahrwasser zu auszuhebenden Graben in die Aue überführen.

Die Unternehmer verflichteten sich, das Boot innerhalb 14 Tagen, von Beginn der Arbeit an gerechnet, zu Wasser zu bringen. Für jeden Tag, um den diese Frist überschritten wurde — ein Wetter vorausgesetzt, das ein Arbeiten nicht unmöglich machte —, sollten die Unternehmer eine Konventionalstrafe von 100 *M* zahlen. Für Schäden am Boot, die auf eine unsachgemäße Behandlung beim Zuwasserbringen zurückzuführen wären, sollten sie gleichfalls haftbar gemacht werden. Der ausbedungene Preis betrug 10 500 *M*.

Der 9. und 10. Dezember gingen über den Vorarbeiten hin; auch bedurfte es einiger Zeit, bis geschulte Arbeiter, die aus der ganzen Umgegend verschrieben werden mußten, in genügender Anzahl zur Stelle waren. Die Arbeiten in dem schweren und festhaftenden Klaiboden erfordern ein ganz besonders geschultes Arbeiterpersonal ebenso wie eine ganz besondere Form und Art der Spaten. Sonnabend, den 11. Dezember, wurde energisch mit den Ausschachtungsarbeiten begonnen. Die Längskanäle wurden in der ganzen Länge des Bootes ausgehoben und durchschnittlich auf eine Tiefe von etwa 1 m gebracht. Um das Boot vor dem Kanten zu sichern, welche Gefahr immerhin vorlag, wenn das Erdreich ungleichmäßig nachgeben sollte, wurden vorne in Höhe des vorderen Schornsteins und achtern in Höhe des achteren Turms zu beiden Seiten schwere Kanthölzer eingerammt, die durch seitliche Streben abgestützt und über Deck miteinander verschwichtet wurden.

Da das Erdreich gerade an der Stelle, an der das Boot mit seinem mittelsten Drittel auflag — es handelte sich um einen in alter Zeit aufgeschütteten Erdrücken, der über das Vorland bis zum Watt zu einer nicht mehr vorhandenen Anlegestelle führte —, besonders zähe und fest war und durch das Boot nicht beiseite gedrängt wurde, wurde der stehengebliebene Rücken, auf dem das Boot aufstand, weiterhin dadurch geschwächt, daß man ihn an verschiedenen Stellen durchbrach, indem man dort die Längskanäle durch Querkanäle miteinander verband. Das Boot ruhte jetzt auf einer Anzahl (etwa 8) breiter Erdrücken von rechteckigem Querschnitt; diese Erdrücken hatten anfänglich eine Breite von etwa 1 m (in der Kielrichtung). Das Boot fing jetzt langsam an, sich zu senken. Dadurch, daß man die Erdrücken nach Belieben schwächte, hatte man ein Mittel in der Hand, diese Senkung zu beschleunigen. Das Boot wurde zunächst nur vorne durch Schwächen der vorderen und mittleren Erdrücken gesenkt und — es hatte nach vorne eine Neigung von etwa 5° nach

oben — auf ebenen Kiel gebracht; hierzu nahm man die Pallhölzer, die den vorderen frei in der Luft schwebenden Teil des Bootes unterstützt hatten, weg, um jede Gefahr eines Durchbiegens des Bootes auszuschließen; ein solches hätte eintreten können, wenn eins der Pallhölzer sich nicht in dem Maße, wie sich das Boot senkte, hätte eindrücken können.

Um beim Senken achtern die Hacke nicht unnötig zu beanspruchen, wurde sie so freigelegt, daß sie in ihrem hintersten Teile nicht zum Tragen kam. Da das Boot achtern gut unterstützt war, indem es auf dem Wellenrohr und auf dem vorderen Teile der Hacke bis dahin, wo diese gegen den Wellenbock abgestützt ist, auf dem hier weichen Rasenboden auflag, erschien diese Maßnahme angebracht. Bei den Ausschachtungsarbeiten waren achtern an der Schraube und vorne, wo das Boot nicht unterstützt war, schwere eingerammte Pfähle gefunden worden, die sich nur mit erheblicher Mühe herausziehen ließen. Die Befürchtung, daß solche Pfähle sich auch unter dem Boot befänden, wo sie sich, wenn dieses gesenkt wäre, eingedrückt hätten, erwies sich zum Glück als grundlos.

Das Boot ist im Laufe des Tages vorne um etwa $^3/_4$ m gesenkt worden, so daß es abends nach Schluß der Arbeitszeit annähernd auf ebenem Kiel stand; übrigens senkte es sich auch nachts weiter, wenn auch nur langsam.

Die ausgeschachteten Erdmassen wurden anfänglich auf Loren weggefahren; dann, als diese nicht mehr benutzt werden konnten, wurden sie zu beiden Seiten der Baugrube aufgehäuft und durch verschiedentliches Übersetzen weiter zurückgeschafft; dies erwies sich als nötig, weil, um Erdrutschungen zu vermeiden, die Seitenwände der Grube nicht zu sehr belastet werden durften. Durch diese Erdmassen wurde gleichzeitig ein Deich rings um die Grube gebildet, der sie vor Eindringen des Wassers bei außergewöhnlich hohem Wasserstande schützen sollte; Wasser würde die Arbeiten ganz ungeheuer erschwert und verzögert haben, denn wenn es sich auch durch ein Pumpwerk hätte entfernen lassen, so wäre doch das jetzt feste und sehr gut zu bearbeitende Erdreich weich und schlammig geworden, hätte bedeutend mehr Zeit zum Ausheben beansprucht und wäre vor allen Dingen, wenn es so gelagert worden wäre wie jetzt, immer wieder in die Grube zurückgestürzt. Die Befürchtung, daß in größerer Tiefe Grundwasser auftreten würde, erwies sich ebenfalls als unbegründet.

Wie nötig übrigens die oben genannte Maßregel gegen ein Kanten des Bootes war, zeigte sich am ersten Abend, als die Arbeiter bereits die Baustelle verlassen hatten. Das Boot bekam nämlich allmählich etwa 4° Schlagseite nach Backbord. Als dies an Bord gemerkt wurde, stützte man das Backbord vordere Kantholz ab, was noch nicht geschehen war, außerdem wurde das Boot Backbord mittschiffs durch weitere Balken, die unter die Scheuerleiste gekeilt wurden, unterstützt. Eine Untersuchung unter dem Boote ergab, daß vor allen Dingen vorne die Erdrücken an Backbord mehr nachgegeben hatten als an Steuerbord.

Sonntag, den 12. Dezember, wurden die Arbeiten fortgesetzt, und zwar in der gleichen Weise wie Tags zuvor. Man senkte das Boot jetzt auf ebenem Kiel langsam und stetig weiter, so daß es abends um 6 Uhr, als mit Arbeiten aufgehört wurde, etwa 50 cm unter Normalhochwasser stand. Da es mit seinem mittleren Teil, wo es einen Tiefgang von etwa 1,5 m hat, festgekommen war zu einer Zeit, in der das Wasser auf eine Höhe von 2,5 m über Normal hatte, war es also Sonntag abend vorne bereits um 2,5 — 1,5 + 0,5 = 1,5 + 1 m (der Abstand des Kiels vom Erdboden am Vorsteven betrug anfänglich 1 m) = 2,5 m, hinten etwa 1,5 m gesenkt. Dies beweist wohl am besten, wie vorzüglich gearbeitet wurde. Allerdings war auch die Witterung für die Arbeiten außerordentlich günstig. Es war kalt und trocken, der Wind war auf SO — O gegangen, so daß nur wenig Wasser in die Aue kam.

Montag, den 13. Dezember, führte man die Arbeiten in der gleichen Weise weiter; die Zahl der Arbeiter, die an den ersten Tagen 50 bis 60 betragen hatte, war auf etwa 70 gestiegen. Die Längs- und Querkanäle wurden weiterhin vertieft und das Boot entsprechend gesenkt; um gut unter dem Boot arbeiten zu können, hielt man es durchschnittlich 1 m über der Sohle der Baugrube. Es wurde an diesem Tage um etwa 75 cm gesenkt. Die Arbeiten gingen jetzt etwas langsamer vonstatten, weil das Herausschaffen des Erdreichs, da es zu beiden Seiten bereits hoch aufgetürmt war, sich immer schwieriger gestaltete und zu häufigen kleinen Erdrutschungen führte. Das Erdreich mußte deshalb mehrfach stufenförmig übergesetzt werden, was eine Menge Zeit und Arbeitskräfte beanspruchte.

Der 14. Dezember war als letzter Arbeitstag für das Senken des Bootes ins Auge gefaßt. Die Sohle der Grube wurde weiterhin vertieft auf etwa 2 bis 2,5 m unter Normal. Dann wurden am Nachmittag die Erdrücken gleichmäßig abgetragen und das Boot allmählich bis auf die Sohle der Grube herabgebracht. Das Boot stand jetzt in der oben genannten Tiefe und mußte, wenn das Wasser in die Grube gelassen wurde, bei nur einigermaßen normalem Wasserstande aufschwimmen; da nur die Hacke mit Ruder und die Schraube tiefer als 2 m liegen, war anzunehmen, daß diese Teile sich leicht durch das weiche Erdreich und den Schlick hindurchziehen lassen würden.

Es war bisher ausschließlich an der Stelle, an der das Boot stand, gearbeitet worden, weil man die Arbeiten dort möglichst rasch und unter den obwaltenden günstigen Witterungsverhältnissen vollenden oder doch wenigstens möglichst weit fördern wollte und sie durch etwa nachdringendes Wasser außerordentlich erschwert worden wären. Infolge der günstigen Witterung und der Beschaffenheit des Erdreichs haben sich Schwierigkeiten irgendwelcher Art nicht ergeben. Ein weiterer Grund, daß mit den Arbeiten auf dem Watt — das Boot lag mit seinem Vorsteven an der Wattkante — möglichst spät und erst nach ausreichender Senkung des Bootes begonnen werden sollte, war der, daß dort bei dem schlickigen Grunde das ausgehobene Erdreich voraussichtlich immer sehr bald wieder in den Kanal hineinstürzen würde; vor allen Dingen lag diese Gefahr vor, wenn der Wind umsprang und wieder mehr Wasser in die Aue führte, so daß die ausgehobenen Erdmassen dabei in den Kanal hineingespült worden wären.

Mittwoch, den 15. Dezember, begannen die Arbeiten auf dem Watt. Die Länge des auszuhebenden Kanals betrug 120 m. Die Arbeiten wurden vom Wetter außerordentlich begünstigt: die bereits seit dem 11. Dezember wehenden östlichen Winde bewirkten, daß das Wasser immer weiter unter Normal blieb, und zwar an diesem Tage etwa 80 bis 90 cm. Dadurch wurde es möglich, bei steigendem Wasserstand auch hier das Wasser durch die ausgehobenen und zu beiden Seiten des Kanals aufgetürmten Erdmassen von der Baugrube abzuhalten. Auch traf es sich günstig, daß des Morgens bei Beginn der Arbeit (6 Uhr) das Wasser bereits so weit zurückgetreten war, daß der Kanal in seiner ganzen Länge in Angriff genommen werden konnte. Infolge all dieser günstigen Umstände wurde der Kanal bei einer Arbeiterzahl von 90 Mann gleich am ersten Tage in annähernd seiner ganzen Länge auf eine Tiefe von 1,50 m unter Normal gebracht. Zum besseren Verständnis muß erwähnt werden, daß das Watt in seinem höchsten Teile etwa 40 bis 50 cm unter Normal liegt. Da, wo der Kanal in das Fahrwasser mündete, hatte man einen Deich, den man durch ausgehobenes Erdreich noch erheblich verstärkte, stehenlassen, um das Wasser am Eindringen zu hindern, ebenso einen solchen zwischen Kanal und Boot.

Da der Wasserstand fernerhin erheblich unter Normal blieb, mußte der Kanal weiter vertieft werden. Schwierigkeiten ergaben sich nur in seinem untersten Teile,

da der ausgehobene Schlick hier so weich war, daß er immer wieder in den Graben zurückfloß, dessen Wände auch zu schwach waren und stets nachgaben. Diese Schwierigkeiten wurden noch vergrößert, als in der Nacht vom 15. zum 16. Dezember Wasser in den Graben eindrang und den Mudd vollends in den flüssigen Zustand überführte. Man sah sich deshalb gezwungen, den Kanal in seinem letzten Teile erheblich zu verbreitern und seine Ränder durch Bretterwände vor einem Nachgeben zu schützen. Im übrigen war anzunehmen, daß hier im Mudd das Boot leicht durchkommen würde, auch bei geringerer Tiefe des Kanals. Am 16. Dezember morgens wurde der Deich nach dem Fahrwasser zu entfernt, so daß das eingedrungene Wasser ablief. Der Wind war in der Nacht stark abgeflaut und es setzte Frostwetter ein. Am 16. morgens frischte der südöstliche Wind wieder auf, legte sich aber gegen Abend vollständig und sprang sogar vorübergehend auf NW um. Der Kanal wurde bis Mittag weiterhin vertieft, dann mußte, als wieder Wasser eindrang, eine Pause eintreten, um bei fallendem Wasser abends 8 Uhr die Arbeit wieder aufzunehmen. Da das Wasser bei der Nachmittags-Tide nur noch 25 cm unter Normal geblieben war, war Aussicht vorhanden, daß es, nachdem der Wind sich vollkommen gelegt hatte, bei der nächsten Tide weiterhin steigen würde. Es wurde deshalb beschlossen, in dieser Nacht (vom 16. auf 17.) den Deich nach dem Boot zu zu durchstechen und zu versuchen, das Boot flott zu machen. Auf der anderen Seite des Fahrwassers, recht voraus vom Boot, waren auf der Hallig zwei starke Schiffswinden aufgestellt; die nach diesen Winden fahrenden Manila-Trossen waren am Spill an Bord gelegt und dann um den vorderen Turm herumgenommen. Um 8 Uhr abends wurden die Arbeiten wieder aufgenommen; der Deich nach dem Boot zu wurde durchstochen und der Kanal weiterhin vertieft. Gegen $^1/_2$ 1 Uhr mußten die Arbeiten eingestellt werden, da (bereits 4 $^1/_2$ Stunden vor Hochwasser!) das Wasser in die Baugrube drang. Um $^1/_2$ 3 Uhr begann das Boot vorn aufzuschwimmen; um 3 Uhr wurden die ersten Versuche gemacht, es flott zu bekommen. Die Winden auf der Hallig begannen auf Signal zu hieven, und es glückte, das Boot ein kleines Stück vorwärts zu ziehen. Die Streben der Kanthölzer waren vorher entfernt worden, so daß diese sich leicht beiseite drückten. Nachdem das Boot — die Maschine war ganz langsam mit angegangen — etwa 5 m vorausgekommen war, blieb es wieder stecken; offenbar hakte die Hacke mit ihrem tiefsten Teil hinter dem ersten Erdrücken. Da auch der vordere Turm, der hauptsächlich auf Zusammendrücken beansprucht wurde, etwas eingedrückt wurde — er federte nachher von selbst wieder heraus —, wurden die Versuche vorläufig abgebrochen, um ein weiteres Steigen des Wassers abzuwarten. Um $^1/_2$ 4 Uhr wurden sie erneut aufgenommen. Die Kanalböschungen und die gegenüberliegende Hallig waren vorher gut beleuchtet worden. Das Boot kam jetzt Stück für Stück immer mehr nach dem Fahrwasser. Die Schraube ging dabei bis zu halber Fahrt mit; hierbei zeigte sich, daß das Wasser in dem engen Kanal, der hinten geschlossen war, sich nicht genügend ergänzen konnte. Das durch die Schraube nach hinten geschleuderte Wasser flutete, nachdem es gegen die hintere Wand der Baugrube gekommen war, zurück und hinderte das Wasser, das durch das sich bewegende Boot nach vorne herausgedrängt wurde, am Nachströmen. Die Maschine mußte deshalb immer wieder stoppen, damit genügend Wasser nachströmen und die Hacke, die immer wieder im Grund hakte, freikam; die beabsichtige Wirkung trat dann jedesmal sofort ein. Die Winden erwiesen sich übrigens auch insofern von großem Nutzen, als das Boot in keiner Weise dem Ruder gehorchte und ohne sie nicht aus dem Gieren gekommen wäre. Als das Boot mit seinem vorderen Teile bereits im Fahrwasser war, zeigte es die Tendenz, nach Steuerbord wegzugehen, wahrscheinlich, weil das Wasser bereits in den oberen Schichten — was zuweilen über eine Stunde vor Hochwasser einzutreten pflegt — aus der Aue herausströmte.

Es wurde deshalb Backbord vorne eine Leine ausgefahren und an Land eingeholt; so glückte es, das Boot mitten in die Aue zu dirigieren. Die Leinen wurden dann an Bord losgeworfen. Das Boot lief mit eigener Kraft in den Innenhafen. Es war dort um 4 Uhr morgens, also eine volle Stunde vor Hochwasser, fest. Der Wasserstand war bei dieser Tide, wie sich nachträglich herausstellte, 40 cm über Normal gewesen.

Am nächsten Tage wurden Kohlen und Wasser aufgefüllt. Am 18. Dezember morgens um 1/2 8 Uhr ging das Boot nach Wilhelmshaven in See. Es bestätigt sich dabei, was die Untersuchung in der Baugrube bereits vorher ergeben hatte, daß Boot und Maschine in allen Teilen völlig unversehrt waren. H.



Neue Zielmethode für das Gewehr.

(Mit 2 Scheibenbildern.)

Der Wert der Zielübungen zur Erreichung guter Schießresultate ist für jede Art von Feuerwaffen der gleiche.

Bei einer Truppe mit mehreren Arten von Feuerwaffen wird naturgemäß die Hauptwaffe am meisten Berücksichtigung finden. So ist es nicht zu verwundern, wenn in der Marine die Schießausbildung mit dem Gewehr, besonders aber die Vorbildung zum Schießen der mit dem Geschütz nachsteht. Die etwas stiefmütterliche Behandlung der Gewehrschießausbildung wird bei richtiger Berücksichtigung der mannigfachen Aufgaben einer Schiffsbesatzung ganz erklärlich. Es fehlt eben an Zeit.

Aber auch die Eigentümlichkeiten der Seefahrt und die beschränkten Raumverhältnisse schieben hier einen weiteren Riegel vor.

Es schließt dies alles jedoch nicht aus, an den Stellen, wo Zeit und Raum es zulassen, auch in der Schießvorbildung mit dem Gewehr fortschreitend zu arbeiten, wie es in der Schießvorbildung der Schiffsartillerie geschieht.

Die Möglichkeit der Verwendung der Handfeuerwaffen im Ernstfall, mitten aus dem Frieden heraus, liegt, wie die Geschichte der Marine zeigt, nirgends so nahe wie bei ihr. Das Vertrauen des Mannes aber auf seine Schießkunst ist ein nicht zu unterschätzender Faktor, der zur Erzielung der Feuerüberlegenheit wesentlich beiträgt. Sie ist beim Gewehrkampf aber ebenso ausschlaggebend wie beim Schiffsartilleriekampf.

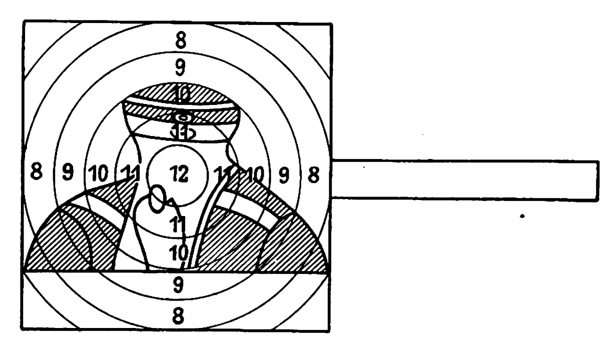
Die bisher übliche Zielmethode als Vorbereitung für das Gewehrschießen ist auch nach Einführung der kriegsmäßigeren Ringkopfscheibe die alte geblieben. Sie besteht im allgemeinen in dem Zielen auf beliebige Ziele (Scheiben, gemalte Figuren an den Kasernenwänden oder irgendwelche Geländeobjekte) und auf beliebige Entfernungen. Sie wird freihändig oder aufgelegt, selten auf dem Sandsack zur Anwendung gebracht.

Soweit bei dieser Zielmethode überhaupt eine Kontrolle des Zielenden ausgeübt werden kann, bleibt sie unvollkommen. Es wird nie der Zielfehler des Kontrollierenden ausgeschaltet. Gerade hierin liegt erfahrungsgemäß bei der Marine ein großer Übelstand, da eine einwandfreie Kontrolle auch nur von einem einwandfrei Zielenden ausgeübt werden kann.

Die gemäß Gewehrschießvorschrift für Zielbilder zur Anwendung gelangende durchlochte kleine Blechscheibe (Badische Scheibe, Kap. V Nr. 74) ist kein einwandfreies brauchbares Kontrollmittel und bedarf der Verbesserung.

Die Visiereinrichtung M/98 ist nicht fein genug für Ziele von der geringen Größe des Zielloches in der Blechscheibe. Dies muß aber winzig klein sein. Hätte es nur $^1/_2$ cm Durchmesser, so würde der Zielende auch einen Zielspielraum von 5 mm haben. Das fehlerlose Zielbild liegt daher innerhalb eines Kreises von mindestens 5 mm Durchmesser, oder anders ausgedrückt: Zielfehler bis 5 mm können nicht einwandfrei festgestellt werden. 5 mm Zielfehler auf 10 m Entfernung bedeuten aber 150 mm = 15 cm = 3 Ringbreiten auf 300 m. Es ergibt sich daraus, abgesehen von den sonstigen, aus den nachfolgenden Ausführungen sich ergebenden Nachteilen dieser Zielmethode, die eine kriegsmäßige Schulung des Auges nicht vorsieht, daß das Zielbild der Badischen Scheibe nicht ausreicht, um einwandfreie Schlüsse auf die Zielfertigkeit des Mannes zu ziehen.

Die alte Zielmethode befaßt sich nicht mit der Schulung des Auges für bestimmte Entfernungen und für die betreffende Scheibe (Ringkopfscheibe). Sie ist auch nicht imstande, dem Mann tatsächlich seine verschiedenen Zielfehler und Eigenarten zu zeigen und zu beweisen und ihm so die Möglichkeit zum Kennen- und Verbessernlernen dieser Fehler zu geben. Sie kann deshalb auch niemals den Anspruch erheben, als eine systematische Vorbildung für die einzelnen Schießübungen anerkannt zu werden.



Die Zielübungen sollen aber zunächst diesen Zweck verfolgen. Erst in zweiter Linie kann das eine Grundlage erfordernde Zielen auf andere Objekte als Scheiben und auf andere als die Entfernungen der Schießübungen betrieben werden.

Die mit den einzelnen Schießübungen der Gewehrschießvorschrift wachsenden Anforderungen, bei denen auch die Entfernung eine große Rolle spielt, verweisen gleichfalls auf eine sinngemäße Zielausbildung. Die Zielübungen müssen daher den Schießübungen in jeder Beziehung möglichst entsprechen, nur müssen die Anforderungen für das Zielbild naturgemäß höhere sein, als die entsprechende Schießübung in ihren Bedingungen stellt.

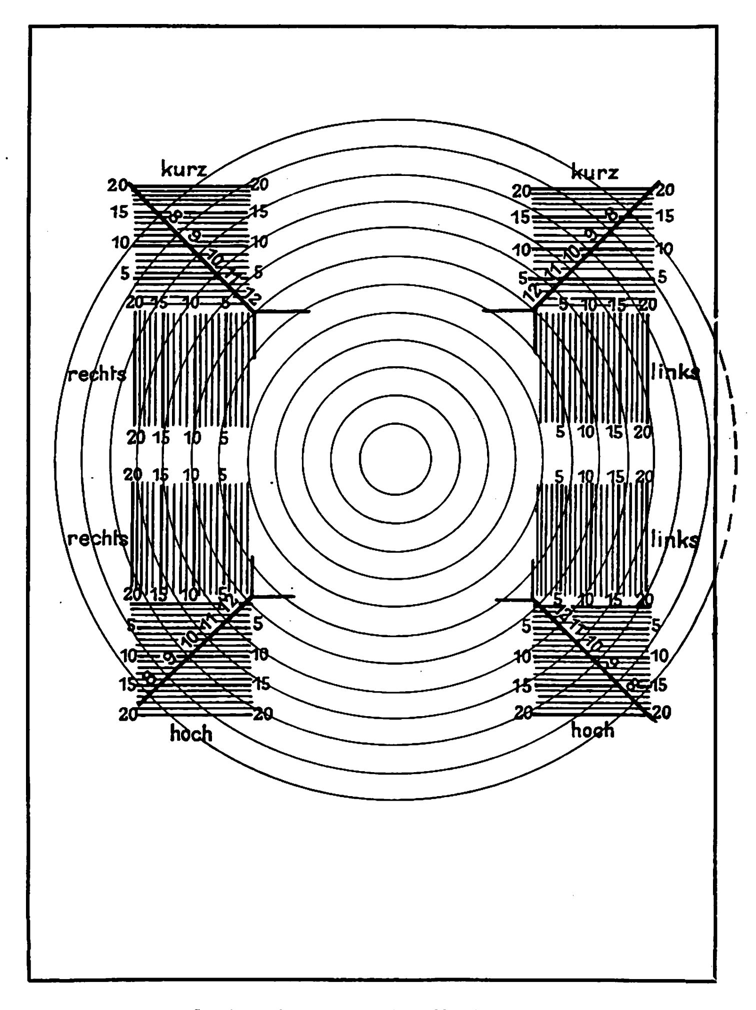
Wenn man die Schießvorbildung in eine Zielvorbildung und in eine Vorbildung für den Schuß einteilt, so ergibt sich ohne weiteres, daß letztere, einmal erreicht, abgeschlossen ist, erstere aber für jede Übung neue Aufgaben stellt. Die Vorbildung im Zielen fordert deshalb mehr Berücksichtigung. Nicht nur Schießfehler, sondern auch Ziehlfehler tragen zu schlechten Treffresultaten bei. Ein ruhiges Abkommen bei schlechtem Zielen bewirkt ebensowenig einen Treffer, wie ein gutes Zielen bei unruhigem Abkommen.

Die Zielfehler sind nicht nur in den Begriffen „nicht gestrichen oder geklemmtes Korn" oder „verkantetes Gewehr" zu suchen, sondern in den Eigenarten des Mannes beim Zielen, z. B. dem individuellen Einfluß längeren Zielens auf das Auge, der sich erfahrungsgemäß bei leicht ermüdenden Augen durch allmähliches Vollernehmen des Korns, also Hochschießen, äußert, oder dem verschiedenartigen Einfluß der Beleuchtung und des Windes auf das Auge.

Die Erfahrung lehrt ferner, daß das Erkennen der mattblauen Figur auf der Scheibe vielen Leuten zunächst schwer fällt und eine Übungssache ist.

Seine Zielfehler muß der Mann bei den Zielübungen kennen lernen, um sie beim Schießen durch Wahl entsprechender Abkommpunkte nutzbringend zu berücksichtigen.

Eine systematische Zielausbildung verlangt die Schulung des Auges für die Entfernungen und die Schußzahl der einzelnen Schießübungen und für die bei der Schießübung zur Verwendung kommende Scheibe und den Haltepunkt.



Es leuchtet ein, daß ein Mann, der die Bedingungen der Schießübung nicht einmal zielend erfüllt, sie schießend sicher nicht erfüllen wird.

Aus dem Wunsche heraus, die Schwächen der alten Zielmethode zu beseitigen und ihre Lücken auszufüllen, ist die von mir erdachte, im nachstehenden beschriebene Zielmethode entstanden.

Die neue Zielmethode. Sie ist ein Ersatz für das Zielen nach der Badischen Scheibe unter Zuhilfenahme der vorhandenen Mittel.

Den folgenden Anweisungen ist die in der Zeichnung beigefügte neue Zielscheibe zugrunde gelegt. Maßgebend für ihre Konstruktion war der Gedanke, keine eingreifenden Abweichungen von der äußerst brauchbaren Ringkopfscheibe zu schaffen, noch irgendwelche Kosten entstehen zu lassen.

Die Scheibe kann aus dem vorhandenen Scheibenmaterial hergestellt werden.

I. Anweisung zur Herstellung der Zielscheibe.

1. Man beklebe die Normalringscheibe derartig, daß die Mitte der Ringe (12) seitlich und in der Höhe vom Schnittpunkt der Scheibendiagonalen verschoben ist. (Ist erwünscht, damit dem Zielenden nicht an dem gleichmäßigen Abstande der 12 von den Seitenkanten ein Mark zum Einrichten gegeben wird.)

2. Man drehe das quadratische Mittelstück der Ringkopfscheibe (Figurstück, Ecke auf Ring 6) um, klebe es auf die Scheibe und ziehe auf dieser Fläche die Ringe bis 12.

3. Man überklebe die senkrechten und wagerechten Ringzahlen mit grauem Scheibenpapier unauffällig. (Ist erwünscht, damit der Zielende nicht durch die streifenartig, weithin sichtbaren senkrechten und wagerechten Ringzahlen auf die Lage der 12 schließen kann.)

4. Man stelle eine quadratische Papptafel (Ecken mit Holz unterlegt) mit Holzgriff her, die der Größe des Mittelstücks (Figurstück, Ecken auf Ring 6) entspricht.

5. Am Ring Nr. 6 der Scheibe ergeben sich durch die Größe und Form des Figurstücks vier Ecken, die Nullpunkte, von denen aus die Einteilung von cm zu cm bis 20 cm in der Höhe und nach der Seite vorzunehmen ist.

6. Die neuen Ringzahlen ergeben sich aus der Lage der vier Nullpunkte und werden auf den über die Nullpunkte verlängerten Diagonalen des Mittelstücks vermerkt.

7. Die Höhenfehlerzahlen und -Linien sind in grün, Seitenfehlerzahlen und -Linien in schwarz, die Ringzahlen in rot so klein zu schreiben, daß der Zielende sie nicht erkennt und ihm durch ihre gleichmäßige Lage zur 12 das Einrichten nicht erleichtert wird.

8. Zur Vermeidung von Fehlern beim Aufschreiben in der Zielkontrolle sind die Bezeichnungen: „hoch, kurz, rechts, links“ an die einschlägigen Seiten und Linien zu vermerken, und zwar in den Farben der Zahlen für Höhen- und Seitenfehler.

II. Anweisung zur Verwendung der Zielscheibe.

(Mit Muster.)

1. Beim Zielen zugegen 4 Mann.

Nr. 1: Aufsicht.
Nr. 2: An der Scheibe (führt Zielkontrolle).
Nr. 3: Zielt.
Nr. 4: Winkt ein.

2. Die Zielübungen entsprechen den Schießübungen in Entfernung, Haltepunkt, Schußzahl und Stellung oder Lage des Schützen. Der Zielende macht die Zielbilder einer Übung ohne Unterbrechung, indem er beim Zielen das Auge möglichst in den gleichen Abstand vom Visier bringt wie beim Anschlag.

3. Die Auflage des Gewehrs erfolgt bei allen Übungen auf zwei Sandsäcken derartig, daß das einmal eingerichtete Gewehr nicht von selbst seine Lage verändern kann.

4. Nr. 2 hält bei Beginn der Zielübung das bewegliche Figurstück genau auf Mitte, bis Nr. 3 eingerichtet und Nr. 4 dies durch Klarzeigen angezeigt hat. Nr. 1 kann vorher das erste Einrichten auf Zielfehler kontrollieren.

5. Nr. 2 verschiebt darauf das bewegliche Figurstück nach Höhe und Seite, Nr. 3 zielt und ruft der Nr. 4 zu: „höher, tiefer, rechts, links und Null“.

Lfd. Nr.	Name	Datum	Übung	Division Klasse usw.	in cm hoch oder kurz, rechts oder links			Ringe	Bemerkungen
1	Fiedler	2./XI. 7./XI. 8./XI.	I	III	3k. 3h. 5k. 5r. 8r. 11r.	6k 1k. 7k. 3l. 4r. 3r.	3h. 2h. 0 1l. 1l. 0	11. 11˙ 10˙ .11 12. 11. ·12 ˙12 12	
		9./XI.	II	III	7k. 12k. 2k. 0 1r. 0	3k. 2k. 0 3l. 1l. 1l.		11 10. 12 .12 .12 ·12	
		14./XI.	III	III	5k. 5k. 2k. 1k. 0 4l. 4l. 3l. 0 1l.			.11 .11 .12 12 ·12	
		18./XI.	IV	III	4h. 0 2h. 1h. 0 3r. 1l. 0 2l. 0			12˙ ·12 12 ˙12 12	
2	Reuter								

6. Nr. 4 gibt diese Anweisungen der Nr. 3 durch Zeichen mit der Hand nach den gebräuchlichen seemännischen Regeln an Nr. 2, wobei Null durch Hochhalten der offenen Hand (Klarzeigen) angedeutet wird. Bei weiteren Entfernungen, oder schlechteren Beleuchtungsverhältnissen werden die Zeichen mit einer kleinen Flagge gegeben. (⎾ höher bzw. hoch, ⎿ tiefer bzw. kurz, ▭— rechts, —▭ links).

7. Auf „Null" liest Nr. 2 die Zielfehler nach Höhe und Seite ab, vermerkt sie mit der Ringzahl in der Zielkontrolle und zeigt sie nach jedem Zielbilde der Nr. 1 und Nr. 3 an, damit sich der Zielende verbessern kann. Z. B. hoch = dreimal Hochheben der Flagge, 4 links = viermal Linksheben der Flagge (vom Zielenden aus gesehen). Die Ringe werden nach der alten Methode mit der Hand angezeigt. Darauf steht Nr. 2 wieder klar zum neuen Einrichten für das nächste Zielbild der Nr. 3.

8. Als ausreichende Leistungen sind im allgemeinen beim Zielen anzusehen:

150 m	= 3 cm	Höhenfehler,	3 cm Seitenfehler,
200 m	= 5 cm	„	5 cm „
300 m	= 8 cm	„	8 cm „

9. Als Zielkontrolle werden Listen nach vorstehendem Muster von Nr. 2 unter Aufsicht der Nr. 1 geführt.

Die neue Zielmethode ist nur ein Ersatz für das bisherige Zielen. Sie macht daher auch weder die Anschlagübungen noch die Schulung für den Schuß, also das Schießen mit Platzpatronen und Zielmunition, unnötig.

Sie hat zusammengefaßt folgende Vorteile gegenüber der alten Zielmethode:

1. Systematische Vorbereitung des Schützen für jede einzelne Schießübung.
2. Ausschalten der Zielfehler des Kontrollierenden.
3. Beweis der Zielfehler durch das Zielbild.
4. Selbstkontrolle des Zielenden durch das Zielbild.
5. Beweis der Augenfehler- und Eigentümlichkeiten des Zielenden bei verschiedenen Einflüssen.
6. Leichtere Erlernung der Verbesserung eigener Zielfehler- und Eigenarten beim Zielen.
7. Leichte Feststellung der Leute vor der Schießübung, deren Sehschärfe für die betreffende Übung nicht mehr ausreicht.
8. Leichte Feststellung der Leute, deren Augen für die betreffende Übung noch nicht genügend geschult sind.
9. Bessere Beurteilung der Reife des Mannes für eine Schießübung.
10. Möglichste Verhinderung unnützer Munitionsvergeudung.
11. Gutes Mittel zur Ausbildung im Entfernungsschätzen, da durch das Zielen auf verschiedenen Zielplätzen und im Gelände, aber immer auf die bestimmten Entfernungen der Schießübungen den Leuten Grundmaße eingeprägt werden.
12. Möglichkeit zur Einschränkung des Kontrollpersonals.
13. Fortfall der Badischen Scheibe.

Schlußbemerkung. Ich bin mir darüber klar, daß die neue Zielmethode aus Mangel an Zeit und durch die Verhältnisse an Bord bedingt für die eingeschifften Mannschaften weniger in Frage kommen kann, da sie eine bestimmte Zeit erfordert, wenn sie richtig und nutzbringend angewendet wird. Aber es gibt Landstellen, denen für die infanteristische Aus- und Weiterbildung und somit für deren wichtigsten Teil, die Gewehrschießausbildung, die erforderliche Zeit zur Verfügung steht.

Ist die Methode einmal eingeübt, sind alle Vorbereitungen tadellos getroffen, so lassen sich die Zielbilder in kurzer Zeit erledigen. Die dabei zugesetzte Zeit wird aber durch schnellere Erfüllung der Schießübungen zurückgewonnen. v. S.





Eine Flottenspende aus dem Jahre 1848.

Ein vergilbtes Blatt aus dem Jahre 1848 liegt vor dem Schreiber dieser Zeilen, das beredt Zeugnis gibt von der begeisterten, opferwilligen Stimmung, mit der das deutsche Volk in jenem unruhigen Revolutionsjahre den Gedanken einer deutschen Flotte aufgenommen hat.

Unser Dokument lautet:

Den patriotisch gesinnten Frauen und Jungfrauen Frankenthal's in der Pfalz dankt der Marine-Ausschuß für ihre Beisteuer von Zweihundert, Fünfzehn Gulden zur deutschen Flotte.

Frankfurt a/M., d. 21. Aug. 1848.

Der Marine-Ausschuß der deutschen Nationalversammlung.

gez. Roß, Vorsitzender. gez. Kerst.

Hrn. Abgeord. Stockinger, Wohlgeb.
J. N. A. Nr. 285. in Frankfurt a/M.

* * *

Dieser Marine-Ausschuß war unmittelbar nach Konstituierung der Nationalversammlung (18. Mai 1848) berufen worden und hatte am 8. Juni seine vorbereitende Arbeit beendet. Die Nationalversammlung „beschloß" daraufhin die Bewilligung von sechs Millionen Talern für die deutsche Flotte. Ein solcher Beschluß hatte aber bekanntlich keine bindende Kraft für die Einzelstaaten, und nur ein Teil der Bundesstaaten leistete Beiträge auf Grund desselben. Zwei Millionen Taler entnahm die Zentralgewalt den Festungsbaugeldern, die dem Bund zur Verfügung standen — das war alles.

Aber die Flottenbewegung war damals in Deutschland lebhaft und tatkräftig, es wurde reichlich für den nationalen Zweck beigesteuert, und als die deutsche Flotte 1852 ihr Ende fand, standen an freiwilligen Spenden 190 492 Gulden 25 Kreuzer im Abschluß.*)

Heute steht das Deutsche Reich auf fester, mit Blut und Eisen zusammengeschmiedeter Grundlage; die verworrenen Zeiten von 1848 liegen weit hinter uns; ein Gesetz, dessen einstige Bewilligung und jetzige Durchführung eine Ehrensache unseres Volkes und seiner Vertreter geworden ist, regelt den Ausbau und die Erhaltung der deutschen Flotte. Und doch kann auch unsere Zeit aus jenen 48er Spenden lernen.

Die wir heute die vermehrte Steuerlast leicht tragen um der Bedeutung unserer Seegeltung willen, wir sehen die Folgen dieses Machtzuwachses unmittelbar vor Augen, wir genießen im täglichen Leben seine Vorteile und haben uns an eine deutsche Weltstellung, an den europäischen Frieden, an die Freiheit des überseeischen Handels als etwas Selbstverständliches gewöhnt. Und doch sind es erst 39 Jahre her, seit es überhaupt wieder ein Deutsches Reich gibt!

Deshalb muß man die Vaterlandsliebe und die opferwillige Zuversicht derjenigen, die in den zerrissenen 48er Zeitläuften solch erhebliche Summen für eine

*) „Geschichte der deutschen Marine" von P. Koch, Geh. Admiralitätsrat. — Berlin 1902, E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung.

neu zu schaffende deutsche Flotte entrichteten, weit höher einschätzen, als etwa die Bereitwilligkeit unserer Tage, an dem Flottengesetz festzuhalten. Unsere Zeit ist nüchtern geworden, und die Definition der Abgaben für Rüstungszwecke als eine „nationale Versicherungsprämie“ ist besonders beliebt; aber die 48er Marinespenden lassen uns einen Blick in andere Tiefen der deutschen Volksseele tun — wir haben nicht immer so kaufmännisch gedacht!

Und das ist es, das wir aus jener Bewegung lernen sollten, mag sie auch letzten Endes noch so ergebnislos verlaufen sein:

Daß es deutsch ist, für große Ziele seines Vaterlandes gern nach Kräften beizusteuern;

daß der Gedanke deutscher Seegeltung auch in weiten Volkskreisen nicht erst entstanden ist im geschäftlichen Entwicklungsgang der letzten Jahrzehnte, sondern daß er schon einmal das deutsche Volk beschäftigt hat in den Tagen bitterster Not und Zerrissenheit;

daß endlich Friede und Wohlstand, wie alle Güter, stets von neuem ernstlich erarbeitet sein wollen und weder dem Eigennützigen noch dem Untüchtigen je selbstverständlich und mühelos in den Schoß fallen werden.

G. v. J.



Zeitschriftenschau.

Im »Journal of the U. S. Artillery« (November/Dezember 1909) bespricht Captain John W. Gulik unter der Überschrift **„Attack of War-ships and Tables of Fire Effect“** die für den Kampf gegen moderne Linienschiffe notwendigen Geschoßarten und gibt im Anschluß hieran eine diagrammatische Darstellung der verschiedenen Geschoßwirkungen in der Zeiteinheit gegen Linienschiffsziele. Im allgemeinen steht er auf dem Standpunkte, der nach dem russisch-japanischen Kriege vielfach vertreten wurde, daß im Kampfe auf größere Entfernungen die panzerbrechende Wirkung des Geschosses oft überschätzt werde. Die dem erhöhten Rohre ungefähr parallele Lage des Geschosses, schräge Stellung und Schlingerbewegungen des Zieles würden in der Mehrzahl der Fälle den Auftreffwinkel ungünstig beeinflussen und die Durchschlagskraft erheblich herabmindern. Als praktische Beispiele führt er die bekannt gewordenen Geschoßwirkungen im russisch-japanischen Kriege an. Ebenso wie gegen Vertikalpanzer würden nach dem Ergebnis von Versuchsschießen in Sandy Hook auch gegen Deckspanzer keine erheblichen Wirkungen zu erwarten sein. In logischer Folgerung legt er der Sprenggranate und dem Halbpanzergeschoß mit brisanter Ladung großen Wert bei. Er kommt dann auf die Schlüsse, die andere Nationen aus den Erfahrungen des letzten großen Krieges gezogen haben, und bespricht die Munitionssorten und -Ausrüstungen der größeren Seemächte; England: „Dreadnought“ 80 Schuß pro 30,5 cm, 16 AP (Panzergranaten, mit Pulver gefüllt, Verzögerungszünder), 48 Granaten und 16 HE Geschosse (Sprenggranaten). — Frankreich: „République“ 60 Schuß, 20 A P, 40 Granaten. — Vereinigte Staaten: Neuere Schiffe für 30,5 cm 60 Schuß, 24 A P, 36 Granaten (Stahl); 17,7 und 20,3 cm 100 Schuß, 30 AP, 70 Granaten (Stahl). — Küstenbatterien. England: A P und H E (mit Augenblickszündung) im Verhältnis 6 : 4. Vereinigte Staaten: Für Flachbahngeschütze A P shot (Panzergranate mit kleiner Brisanzfüllung) und A P shell (Halbpanzergranate mit etwa 6 Prozent Brisanzfüllung) im Verhältnis 2 : 4. Für Steilfeuergeschütze, im besonderen 30,5 cm-Mörser: DPshell von zwei verschiedenen Größen, ähnlich dem A P shell, Zünder mit geringer Verzögerung. Er selbst empfiehlt ein Panzereinheitsgeschoß mit etwa 4 Prozent Brisanzladung und Verzögerungszündung, das Panzer von Kaliberstärke auf geringe Entfernungen durchschlägt, und eine Sprenggranate mit 10 bis 12 Prozent Brisanzladung und Augenblickszündung zur Verwendung auf weitere Entfernungen, 4500 bis 11 000 m. — Für die augenblickliche Ausrüstung unterscheidet er drei Gefechtsentfernungszonen: 1. 11 000 bis 7300 m, Geschoßart A P shell, 2. 7300 bis 3700 m, Geschoßart A P shell und einige A P shot der schweren Hauptbatterien, 3. unter 3700 m, Geschoßart A P shot.

Ein Aufsatz von Captain A. C. Dillingham **„How shall we induce our men to continue in the Navy?“** in den U. St. Naval Institute Proceedings (Dezember 1909) beschäftigt sich mit der Frage einer besseren Versorgung der Marine mit lang dienendem Personal. Die Dauer der ersten Dienstperiode und der Kapitulation in der Marine der Vereinigten Staaten beträgt je 4 Jahre. Der Verfasser bringt zunächst einiges Zahlenmaterial über den Personalbestand. 76 Prozent der Gesamtzahl stehen in der ersten Dienstperiode (erste 4 Jahre), 16 Prozent in der zweiten und 4 Prozent in der dritten. In Zahlen für das Jahr 1909:

1. Periode	29 734	6. Periode	264
2. "	5 862	7. "	184
3. "	1 642	8. "	112
4. "	668	9. "	30
5. "	446	10. "	112

Zusammen: 39 048.

Für einzelne Schiffe stellt sich das Verhältnis wie folgt:

	Besatzungsstärke	Dienstperiode (4 zu 4 Jahre)				Geschützführer, die schon eine volle Übung hinter sich haben
		1.	2.	3.	4. u. mehr	
„Rhode Island“	786	642	103	41	—	—
„Louisiana“	840	694	92	32	22	31
„Ohio“	708	573	95	15	25	26
„Kansas“	853	696	100	14	43	79
„Missouri“	714	578	101	16	19	25
„Georgia“	809	716	66	15	12	51
„Virginia“	775	606	124	29	16	31
„Wisconsin“	620	510	82	17	11	42

Die Zahl der Kapitulationen ist augenblicklich im Zunehmen begriffen; so war sie:

1905. Jahresdurchschnitt.		
Gesamtzahl des Personals	41 021	
Kapitulanten	4 897	
Prozentsatz an Kapitulanten		11,9 Prozent
30. Juni 1905.		
Gesamtzahl des Personals	30 804	
Kapitulanten	4 897	15,9 "
1908. Jahresdurchschnitt.		
Gesamtzahl des Personals	55 956	
Kapitulanten	7 456	13,3 "
30. Juni 1908.		
Gesamtzahl des Personals	39 048	
Kapitulanten	7 456	19,1 "

Die Zunahme ist aber noch immer eine sehr langsame und unsichere. Man hat versucht, die Gründe für die geringe Neigung zur weiteren Kapitulation festzustellen und zu diesem Zweck Mannschaftsversammlungen unter Vorsitz von Offizieren abgehalten. Dabei hat sich herausgestellt, daß fast ausschließlich die ungünstigen Versorgungs- und Pensionsverhältnisse den Grund hierfür bilden. Das pensionsberechtigte Dienstalter ist durch das jetzt geltende Gesetz auf 30 Dienstjahre festgelegt. Der Mann, der in den Vereinigten Staaten den Dienst mehr ansieht »in a business way, as a matter of dollars and cents«, überlegt sich meist nach der 1. Kapitulation, ob er nicht im Privatleben eine einträglichere Stellung erhalten kann, die ihm in verlockender Form angeboten wird, da man in Amerika disziplingewohnte Leute gern nimmt. Daher der starke Abgang nach der 1. Kapitulation.

Der Verfasser schlägt eine Herabsetzung der Dienstaltersgrenze auf 25 Jahre für die seemännischen und auf 20 Jahre für die Unteroffiziere der Maschinenlaufbahn vor, ferner die Einführung einer Pensionierung infolge Invalidität nach 10jähriger Dienstzeit, nach der die Pension stufenweise ansteigen soll. Die Herabsetzung der Pensionsdienstzeit von 30 auf 25 Jahre ist bereits in einem vom Navy Department gutgeheißenen Gesetzentwurf vorgesehen. Ferner empfiehlt er eine festere Regelung im Wechsel von Bord- und Landkommandos, die vor allem Unteroffizieren mit Familie eine größere Sicherheit als Grundlage für ihre privaten Dispositionen gewährleistet, schließlich die ausgedehntere Verwendung aktiven Personals, vor allem älterer Leute, in Landstellen, die wir etwa mit Militäranwärterstellen vergleichen können.

Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

Von einer eingehenden Besprechung der nachstehenden uns zugegangenen Bücher müssen wir wegen Raummangels Abstand nehmen; wir beschränken uns daher auf die kurze Erwähnung.

Marine-Taschenbuch 1910. Mit Genehmigung des Reichs-Marine-Amts bearbeitet und auf Grund amtlichen Materials herausgegeben. — Berlin, E. S. Mittler & Sohn. — Preis 3,25 *M*, gebunden 4 *M*.

Immanuel: **„Was bringt die Schießvorschrift für die Infanterie vom 21. Oktober 1909 Neues?"** — Berlin, E. S. Mittler & Sohn. — Preis 60 Pfg.

Taschenbuch der Kriegsflotten. Mit einem Anhange: „Die Luftkriegschiffe." XI. Jahrgang, 1910. Herausgegeben von Kapitänleutnant a. D. B. Weyer. — J. F. Lehmanns Verlag, München. — Preis gebunden 4,50 *M*.

Weyers Taschenbuch erscheint, wie obiger Titel angibt, im 11. Jahrgange; seine Fortschritte werden am besten durch die Angabe einiger Seitenzahlen gekennzeichnet: der erste Jahrgang war nur 210 Seiten stark, der sechste wies 348, der zehnte 480, dagegen der nunmehr vorliegende 524 Seiten auf. Ob die neueste Beigabe „Die Luftkriegschiffe" eine Verbesserung darstellt, möchten wir als zweifelhaft bezeichnen. „Zeppelin III", den die Reichsregierung nach neuesten Nachrichten nicht angekauft hat, ist zweifelsohne nicht als Kriegschiff anzusprechen; über die militärische Bewertung der ganzen neuen Errungenschaft ist das maßgebende Wort noch nicht gesprochen, keinesfalls gehören diese Fahrzeuge der Marine an. Dagegen halten wir es für angebracht, auf die hohe Bedeutung des Weyerschen Taschenbuches in einer anderen Beziehung hinzuweisen. Referent erinnert sich noch sehr wohl daran, welche sehr großen Schwierigkeiten es machte, die wenigen Schiffe der alten preußischen und der ersten Jahrzehnte der Reichsmarine in den für sie maßgebenden Zahlen und Daten einwandfrei festzustellen. In dieser Richtung verfügen wir nunmehr durch das Taschenbuch über ein absolut vollständiges und zuverlässiges Material, dessen Wert erst die Folgezeit ganz begreifen wird. Wie Weyer jetzt bereits von Schriftstellern fremder Zunge überall als sichere Quelle zitiert wird, so wird ihn spätere Geschichtschreibung benutzen können, und welche Erleichterung dies darstellt, kann wohl derjenige am besten beurteilen, der die ältere Zeit ohne solches Hilfsmittel zu schildern versucht hat.

Der deutsche Reservist. Ein Hand- und Nachschlagebuch für alte und junge Kameraden. Im Auftrage des „Kaiser Wilhelm-Dank" bearbeitet von Robert Gersbach. — Berlin, Buchhandlung des Kaiser Wilhelm-Dank.

Das oben näher bezeichnete, in handlichstem Taschenformat gehaltene Büchlein möchten wir für ein recht zweckmäßiges Hilfsmittel, das Ergebnis eines guten Gedankens halten. In dem „Reservisten-ABC" findet der Besitzer des Büchleins in alphabetischer Reihenfolge alle für ihn wichtigen Bestimmungen, darunter auch die Angaben für etwaige Invalidenansprüche. Die „Armee-Einteilung" hält ihn in Zusammenhang

mit dem großen Körper, dem er auch im Beurlaubtenstand angehört, gleichem Zweck dient die „Marine-Einteilung“ für die Marinereservisten. Des weiteren bietet das kleine Buch eine Art „Bürgerkunde“, ferner eine Reihe von Ratschlägen und Anweisungen für den Gebrauch des täglichen Lebens, endlich in den „Worten großer Männer über die großen Fragen des Völkerlebens“ ein recht wertvolles Bildungsmaterial, das volle Beherzigung verdient. Der Abschnitt „Seemännische Ausdrücke“ bedarf bei einer Neuauflage der Durchsicht; es sind einige Druckfehler und Unstimmigkeiten darin. Wir empfehlen das Büchlein der Durchsicht seitens der in Betracht kommenden Kommandostellen; wir glauben, daß sie es den ausscheidenden Mannschaften mit gutem Gewissen empfehlen oder — aus dem Kantinenfonds beschafft — auf den Heimweg werden mitgeben dürfen. Bei einer Neuauflage würde sich die Preisangabe auf dem Deckel oder Titelblatt empfehlen.

Ein deutscher Reiterposten in Schantung. Von M. Pfeiffer, Oberveterinär im III. Seebataillon, Tsingtau. Mit 121 Bildern, meist nach eigenen Aufnahmen des Verfassers und 9 Tafeln. — Verlag von Dietrich Reimer (Ernst Vohsen) in Berlin. — Elegant gebunden 6 *M*.

Nachdem man sich in Deutschland daran gewöhnt hat, daß Tsingtau deutscher Besitz geworden ist, und nachdem der Chinafeldzug vor der Erinnerung an Südwestafrika in den Hintergrund getreten ist, hört man nur wenig von unserem ostasiatischen Schutzgebiet und noch weniger von den Freuden und Leiden der Truppe, die doch dort draußen ein von dem in der Heimat gewohnten so ganz abweichendes Leben führt. Allein aus diesem Grunde ist ein Buch willkommen, das uns von draußen berichtet, von Dingen zumal, die sich, seit China selbst seinem Heerwesen größere Aufmerksamkeit zuwendet, in dieser Weise nicht wiederholen werden. Der Verfasser gehörte zu jenem Detachement, das, in Kaumi stationiert, mit der Bewachung des Schienenstranges in Schantung betraut war. Er berichtet über dessen Formierung und die mannigfachen dabei, insbesondere hinsichtlich der Beschaffung des Pferdematerials, zu überwindenden Schwierigkeiten, weiter über die Tätigkeit des Detachements und endlich über seine Zurückziehung, nachdem seine Aufgabe erfüllt war. Ferner erzählt der Verfasser von alledem, was er in der fremden Umgebung gesehen, von den Menschen und ihren für uns so fremdartigen Sitten, von dem Leben im Lager von Kaumi, von den chinesischen Dienern und zuletzt, dem Verfasser besonders naheliegend, vom chinesischen Pferd. Das in erster Linie den alten „Kauliang-Husaren“ gewidmete hübsche Buch wird auch einen weitergehenden Leserkreis, insbesondere die ehemaligen Ostasiaten, interessieren, deren Aufmerksamkeit es hiermit anempfohlen sei.

Schiffsturbinen. Ergänzungsband zu Dr. Bauers Werk: Berechnung und Konstruktion der Schiffsmaschinen und Kessel. Von Dr. Bauer und O. Lesche. — Verlag von R. Oldenbourg, Berlin und München. — Preis 8 *M* gebunden.

Im Vorwort des III. Bandes des Bauerschen Werkes wurde bereits auf das Erscheinen dieses Ergänzungsbandes hingewiesen. Das vorliegende Werk schließt sich dem Hauptbande in seiner bekannten Art nicht nur an, sondern es geht über dessen Rahmen noch hinaus. Es ist nicht nur ein Buch, das in erster Linie für den Konstrukteur bestimmt ist, sondern es ist auch ein kurz und sachlich gefaßtes Lehrbuch, das den Leser in die Turbinentheorie sicher einführt. Wenn auch nur die Curtis-, A. E. G.- und Parsonsturbine behandelt werden, so hat dies bei dem jetzigen Stande der Turbinentechnik im Schiffbau für die Verfasser seine Berechtigung. Es ist ein Genuß, an der Hand dieses Buches nochmals in dieses Gebiet einzudringen.

Nach einer allgemeinen Übersicht über die Vorzüge der Turbinenanlage gegenüber den Kolbenmaschinen sowie über ihr Verwendungsgebiet und nach Behand-

lung der Konstruktionsberechnung gehen die Verfasser zu einem Gebiet über, das in anderen Büchern fast gar nicht berührt wird, zu den Wellenleitungen der Turbinen, den Propellern und Kondensationsanlagen für Turbinenbetrieb, um daran anschließend die Anordnung der Turbinen auf Torpedobooten, Kreuzern, Linienschiffen und Handelsschiffen zu besprechen. Ein Schlußkapitel ist den Schiffshilfsmaschinen mit Turbinenantrieb gewidmet.

Das Buch hat Wert nicht nur am Konstruktionstisch, sondern auch für den Betriebsingenieur, den Studierenden und für jeden Interessenten. Über 100 sauber ausgeführte Zeichnungen und viele Tabellen, erleichtern den Gebrauch des Werkes in angenehmer Weise. Grühn.

Die elektrische Arbeitübertragung. Von O. Nairz. Sammlung „Wissen und Können", herausgegeben von Professor Dr. B. Weinstein. — Leipzig 1909. Joh. Ambros. Barth. — Gebunden 6 *M*.

Dem Leser werden im Anschluß an einen Rückblick auf die bekanntesten Systeme der Arbeitübertragung die Begriffe der Elektrizitätslehre erläutert, soweit sie für das Problem der Erzeugung, Fortleitung und Anwendnng elektrischer Energie von Wichtigkeit sind. Daran schließt sich eine eingehendere Beschreibung der für diese Zwecke geschaffenen Einrichtungen und Anlagen mit Hinweisen auf ihre wirtschaftliche Bedeutung und Bewährung, ferner eine Übersicht über das ausgedehnte Anwendungsgebiet der Elektrizität und endlich ein Ausblick auf die zukünftige Entwicklung der elektrischen Energieerzeugung und -verteilung.

Das Werk wendet sich nach den Worten des Verfassers „in erster Linie an den Laien und Lernenden, ohne mehr als die einfachsten Kenntnisse vorauszusetzen". Der Verfasser hat die Aufgabe, unter dieser Voraussetzung eine Vorstellung vom Wesen der Elektrizität zu geben und die Grundzüge der elektrischen Arbeitübertragung zu erläutern, mit großem Geschick gelöst.

Auf eine Unstimmigkeit, die wir beim Durchlesen des Kapitels über „Beleuchtung" gefunden zu haben glauben, sei hingewiesen. Der Verfasser bezieht sich auf ein Naturgesetz, nach dem die von einem Körper ausgestrahlte Lichtmenge der fünften Potenz der (absoluten) Temperatur proportional ist. Als Gesetz kann hier nach unserer Ansicht nur das Stefan-Boltzmannsche Strahlungsgesetz in Frage kommen. Dieses spricht jedoch von der vierten Potenz. Wir vermuten, daß der Verfasser an einige aus der Planckschen Energiegleichung für die Strahlung gezogene Folgerungen dachte, die allerdings auf die fünfte Potenz führen, jedoch den maximalen Wert der sich über das Gebiet aller Wellenlängen erstreckenden Strahlungskurve betreffen. Kt.

Spektralanalytische und photometrische Theorien. Von Professor Dr. Scheiner. Sammlung „Wissen und Können", herausgegeben von Professor Dr. B. Weinstein. — Leipzig 1909. Joh. Ambros. Barth. — Preis gebunden 6 *M*.

Der durch seine Verdienste auf dem Gebiete der Astrophysik bekannt gewordene Verfasser, wollte allen „nicht Spezialfachmännern" und solchen, die sich „für das schwierige Gebiet der Strahlungslehre interessieren", ein Werk schaffen, mit dessen Hilfe eine schnelle Orientierung über jenen Abschnitt menschlichen Wissens und Könnens möglich ist. Diese Absicht ist in glänzender Weise verwirklicht worden. Von einem derartige Ziele verfolgenden Werke darf freilich eine lückenlose Wiedergabe theoretischer oder experimenteller Details nicht erwartet werden. Der Verfasser setzt, wie wir andeuten wollen, die genauere Bekanntschaft mit den Grundlagen der theoretischen Physik voraus und stützt sich vielfach auf die zahlreichen, ausführlicheren Originalveröffentlichungen über die Strahlungserscheinungen. Nur so konnte die nicht genug zu rühmende übersichtliche Kürze und innere Geschlossenheit der Darstellung

erreicht werden. Die scharfe Beleuchtung der an der Peripherie der modernen Wissenschaft liegenden Probleme und die großzügige, stets korrekte mathematische Beweisführung fesseln außerordentlich. Auch überrascht das Werk durch die objektive Gegenüberstellung einander bekämpfender Hypothesen. Allen Fachmännern und Jüngern der Physik wird das Werk ein willkommener Wegweiser durch die Strahlungslehre sein, dessen Studium noch dazu einen nachhaltigen Genuß gewährt. Kt.

Das Licht in seinen elektrischen und magnetischen Wirkungen. Von Dr. Chr. Ries. Sammlung „Wissen und Können", herausgegeben von Professor Dr. B. Weinstein. — Leipzig 1909. Joh. Ambros. Barth. — Preis gebunden 5 *M*.

Dieses Werk betrifft einen ähnlichen Gegenstand wie das oben besprochene Buch von Scheiner. Ries hat sich die Aufgabe gestellt, die fast unübersehbare Menge der in der Literatur zerstreuten Mitteilungen über experimentelle Untersuchungen und Theorien der elektrischen und magnetischen Effekte der Lichtstrahlung zu sammeln und zu ordnen. Dadurch ist in dankenswerter Weise nicht nur eine Darstellung der zur Zeit vorherrschenden Hypothesen über die Natur jener Erscheinungen geschaffen, sondern auch ein getreues Bild ihrer geschichtlichen Entwicklung. Das Werk enthält, im Gegensatz zu dem erwähnten Werke Scheiners, keine mathematischen Entwicklungen; diese besitzen zur Zeit auf dem durchstreiften Gebiete doch nur untergeordnete Bedeutung. Um so eingehender werden die zahlreichen Versuche und die aus ihnen gezogenen Folgerungen behandelt. Da außerdem die Darstellung leicht faßlich ist, wie bei allen Werken der Weinsteinschen Sammlung, so eignet sich das Buch auch für den Laien, der mathematischen Erörterungen abhold ist, aber ein Interesse an dem Gegenstande besitzt. Das Werk zerfällt in 5 Abschnitte, von denen die ersten den sogenannten Hertz-Effekt, den Hallwachs-Effekt und den Bequerel-Effekt betreffen. Dann folgen ein Abschnitt über die Änderung der Leitfähigkeit von Körpern und die Erregung elektromotorischer Kräfte durch das Licht und ein anderer über magnetische Wirkungen des Lichtes. Der gewaltige Einfluß der Elektronentheorie auf unsere Vorstellungen vom Wesen des Lichtes und vom Zusammenhange der elektrischen, magnetischen und optischen Erscheinungen tritt auch in diesem Werke deutlich in das Bewußtsein. Es ist zu hoffen, daß das Buch recht viel zur Verbreitung der neugewonnenen Erkenntnis beiträgt. Kt.

Transhimalaja. Entdeckungen und Abenteuer in Tibet von Sven Hedin. Mit 397 Abbildungen nach photographischen Aufnahmen, Aquarellen und Zeichnungen des Verfassers und mit 10 Karten. — Verlag von F. A. Brockhaus in Leipzig. — Zwei Bände gebunden 20 *M*.

Der bekannte Tibetforscher Sven Hedin gibt uns in den beiden, von Brockhaus prächtig ausgestatteten Bänden eine spannende Erzählung seiner letzten Tibetreise, die sich 2 Jahre lang über zum größten Teil unerforschte Gegenden dieses Landes erstreckte und mit Gefahren aller Art verbunden war. Der unerschrockene Forschungsreisende verstand es, trotz der ihm von England, Indien, China und Tibet in den Weg gelegten Hindernisse auf Schleichwegen in das verbotene Land einzudringen und dort mit bewundernswerter Ausdauer alle Strapazen und Gefahren, die monatelange Hochgebirgsreisen durch vollständig unbewohnte Landstrecken bei teilweise 30 bis 40 Grad Kälte mit sich bringen, zu überwinden, ganz abgesehen von der Beseitigung unzähliger Schwierigkeiten, die ihm die Behörden des Landes bereiteten, um sein Vordringen zu verhindern. Interessant sind auch seine Schilderungen der nicht ungefährlichen Bootfahrten auf den umfangreichen und stürmischen Seen des Landes.

Das Werk ist durchweg fesselnd geschrieben und mit zahlreichen, vom Verfasser zum größten Teil selbst hergestellten Photographien, Zeichnungen und Aquarellen ver-

sehen. Einen dritten Band stellt der Verfasser in Aussicht; seinem Erscheinen wird mit Interesse entgegengesehen.

Bei der vorzüglichen Ausstattung des Werkes ist der Preis von 20 *M* nicht zu hoch gegriffen. Frk.

Lafcadio Hearn: **Buddha.** Neue Studien und Geschichten aus Japan. Übersetzung von Berta Franzos. In Buchausstattung von Emil Orlik. — Verlag der Literarischen Anstalt Rütten & Löning, Frankfurt a. M. 1910. — Geheftet 5 *M*, gebunden 7 *M*.

Die obige neueste Veröffentlichung aus Lafcadio Hearns literarischem Nachlaß erinnert uns wiederum an die Kritik im „Ostasiatischen Lloyd" — vgl. „Marine-Rundschau", 1909, S. 630 —. Mag aber immerhin Hearn auch in dieses Buch noch so viel aus Eigenem „hineingeheimnist" haben, so bleibt doch ein Werk übrig, getragen vom feinsten Geschmack und erfüllt von der intimsten Beobachtung eines mit aller Liebe erfaßten Stoffes. Daß diese Bücher bei dem deutschen Lesepublikum so großen Anklang gefunden haben, darf diesem als ein ehrendes Zeugnis für sein ästhetisches Empfinden ausgelegt werden. Ob die Japaner im Licht der realen Tatsachen überall so in Duft und Verklärung gehüllt dastehen, wie in Lafcadio Hearns Schilderungen, bleibe dabei vollkommen dahingestellt, das hindert nicht, daß seine Bücher sehr schön genannt werden müssen und daß ihre Lektüre einen Genuß von höchster Feinheit bereitet.

Deutsch-französische Waffenbrüderschaft im Hinterlande von Togo und Dahomey. Tagebuchblätter des verstorbenen Königl. Sächs. Hauptmanns Wilhelm Preil, Chefs der deutschen Abteilung der deutsch-französischen Grenzregulierungs-Kommission Togo-Sudan-Dahomey. Herausgegeben von Friedrich Preil. Mit 30 Bildern und 1 Karte. — C. A. Schwetschke und Sohn, Berlin W. 57. — Preis geheftet 5 *M*, gebunden 6 *M*.

Die von dem Seminardirektor Friedrich Preil zusammengestellten Tagebuchblätter seines Bruders, des am 7. Juni 1906 in Duala verstorbenen Hauptmanns Preil, über die Erlebnisse und Arbeiten der deutsch-französischen Grenzregulierungs-Kommission schildern sehr interessant in militärisch kurzen Tagesnotizen den gesamten Verlauf der Arbeiten dieser Kommission, ihre Freuden und Leiden sowie die treue Waffenbrüderschaft und Freundschaft, die deutsche und französische Offiziere verband.

Besonders hervorzuheben sind die Berichte über den Tod des Chefs der deutschen Abteilung, Oberleutnant v. Massow, den Marsch durch das unerforschte Tamberma-Land und die neuntägige Entdeckungsfahrt auf dem Oti in selbstgefertigtem, primitivem Fahrzeug. Bilder nach Originalphotographien erläutern die Notizen.

Das Buch kann allen Kolonialfreunden empfohlen werden. Frk.

Mein Heimatbuch. Was die Hamburgischen Bauten der Jugend und dem Volke von unserer Stammesart erzählen. Von Paul Bröcker. — Hamburg 1910. Verlag von Boysen & Maasch. — Preis 3,25 *M*, gebunden 4 *M*.

In den Massenquartieren moderner Städte reiht sich mit gedankenlos zusammengeflickten Fassaden Haus an Haus, dort wohnen die modernen Nomaden, die keine Heimat haben, und angesichts der heutigen Entwicklung besteht die ernste Gefahr, daß dieses Nomadentum schließlich alles überwuchert und Nationalgefühl und Vaterlandsliebe darunter leiden. Gegenüber diesem Tatbestande scheint es uns geradezu ein Verdienst, wenn Paul Bröcker, zunächst nur für seine Landsleute, den Nachweis führt, wie die Hamburger Bauten selbst in den armen Gängevierteln und Twieten von niedersächsischer Stammesart zeugen und wie die Anlagen in letzter Linie auf

dem Bauernhaus, der dörflichen Siedelung und der Kate des ländlichen Arbeiters beruhen. Erweitert wird dieser Nachweis durch 59 ganz vortreffliche, den Charakter des Städtebildes und die Anlagen ausgezeichnet wiedergebende Federzeichnungen von Ferdinand Sckopp. Auch in Hamburg bestreben sich verständnislose „Unternehmer“, das alte charakteristische Bild zu zerstören, in anderen Großstädten wird es, insbesondere durch die Citybildung zerdrückt und vernichtet; es wäre deshalb dringend erwünscht, wenn sich auch noch für andere Plätze ein Paul Bröcker fände, der das Gewissen weckte und dem Stadtvolk klar machte, daß es sich hier nicht nur um rein sentimentales Festhalten an unzweckmäßigem Alten handelt. Jedenfalls sei sein Buch allgemeinster Beachtung empfohlen.

Eine besonders interessante Bereicherung erfährt die vorhandene Memoiren-Literatur durch die nachbenannten, im Verlage von Karl Siegismund, Berlin, in Übersetzung erschienenen Werke:

Aus der Umgebung Bonapartes:

Erinnerungen eines Ordonnanzoffiziers Napoleons I. aus den Freiheitskriegen 1813/14. Von Josef v. Grabowski. Bearbeitet von W. v. Gasiorowski. Übersetzt von Major a. D. Casimir v. der Osten-Sacken.

Als Ordonnanzoffizier Napoleons in den Kriegen 1806 bis 1813. Erinnerungen von General Baron Dizydery Chlapowski. Von dem gleichen Übersetzer.

Preis der Werke je 3,60 *M*, gebunden 4,80 *M*.

Die beiden Berichterstatter, Mitglieder polnischer Adelsfamilien, folgten in jugendlichem Alter den Fahnen des Eroberers und erfreuten sich beide besonderer Vertrauensstellungen, für die sie der gerade in bezug auf die Menschenkenntnis hervorragend klare Blick des großen Korsen ausersehen hatte. Ihre Erinnerungen gewähren einen überaus lichtvollen Einblick in jene für Deutschland so schweren Zeiten, wo der Pole den eigenen Landsmann im feindlichen Lager wiederfand und wo die Uniform der Verbündeten aus den Heeren der Rheinbundfürsten die französischen Chasseurs irreleiteten, so daß sie auf den zur Herstellung einer Verbindung ausgesendeten Vortrupp bei Eckmühl einhieben, bis der Pole den Irrtum aufklärte und die „Sahnesoldaten“ von der schlimmen Begrüßung befreite. Von dieser Seite betrachtet, gewinnen die Ereignisse für uns eine ganz besondere Bedeutung; vorbehaltlos gestehen wir zu, daß der polnische Soldat überall, wo er in Frage kam, in vortrefflicher Weise seinen Mann zu stehen wußte und daß seine Offiziere dem fremden Befehlshaber treu, aber doch ihrer Sonderstellung sich bewußt, mustergültig ihre Pflicht erfüllten, während anderseits der Pole der „beispiellosen Bravour der Preußen“ gern die Ehre gibt. Beide Bücher sind zur Vervollständigung unseres geschichtlichen Urteils hochwillkommen. — Der gleichen Sammlung gehört das von General v. Pfaff übersetzte „Tagebuch des Grafen P. L. Röderer“ an — „Marine-Rundschau“, 1909, S. 1451.

Von General v. Blumes **„Kaiser Wilhelm I. und Kriegsminister Roon“** hat Gerhard Stallings Verlag in Oldenburg auch die ursprüngliche größere Ausgabe in zweiter Auflage erscheinen lassen. Sie unterscheidet sich von der billigeren Volksausgabe durch etwas größeres Format und andere Ausstattung — vergleiche hierzu „Marine-Rundschau“, 1909, S. 1178.

Von Liebels **„Armee-Einteilung“** liegt die 137. Auflage, abgeschlossen am 6. Oktober 1909, vor.

H. Meldau: **Nautik.** Sonderabdruck aus „Encyklopädie der mathematischen Wissenschaften“, VI, 1, Heft 4. — B. G. Teubner, Leipzig.

In dem bekannten Mitbearbeiter von A. Breusings „Steuermannskunst“ haben die Herausgeber der groß angelegten „Encyklopädie der mathematischen Wissenschaften mit Einschluß ihrer Anwendungen“ einen hervorragenden Mitarbeiter gewonnen, der das ihm übertragene Gebiet der Anwendung der Mathematik auf die terrestrische Navigation und die Deviationslehre vollständig beherrscht und davon in der vorliegenden Abhandlung Zeugnis ablegt. Die einschlägigen Probleme sind hier naturgemäß rein wissenschaftlich behandelt; beim Kompaß ist die neueste Entwicklung: Verwendung des Gyroskops, der Kreiselkompaß, Fernübertragung, berücksichtigt. Eine reiche Literaturangabe erhöht den Wert der Arbeit. M.

Die Bedeutung des Fischfleisches als Nahrungsmittel. Von Dr. J. König und Dr. A. Splittgerber. — „Zeitschrift für Untersuchung der Nahrungs- und Genußmittel“, 1. November 1909, S. 497.

Das Fischfleisch ist in seiner Zusammensetzung dem der Warmblüter gleich. Es ist ihm daher auch bezüglich seines Nährwertes völlig gleichwertig und wird ebensogut und leicht verdaut. Dabei ist das Fleisch der gewöhnlichen Seefische um die Hälfte billiger als Rind- und Kalbfleisch. Die mit dem Genuß von Fischfleisch verbundenen Gefahren sind nicht größer als die beim Genuß sonstigen Fleisches. Die verschiedenen zur Zeit üblichen Verfahren zur Herstellung von Fischdauerwaren vermindern den Nährwert des Fischfleisches nicht unwesentlich und bedürfen daher noch der Verbesserung, der sie zweifellos fähig sind.

Der jährliche Verbrauch an reinem Fischfleisch für den Kopf der Bevölkerung im Deutschen Reich beträgt 3 bis 4 kg bei einem Fleischverbrauch von rund 40 kg. Wenn sich auch die deutsche Hochseefischerei in erfreulicher Entwicklung befindet, so decken doch die von ihr gelieferten Fische nur einen kleinen Teil (ein Zehntel bis ein Fünftel) unseres Fischbedarfes. Der Hauptanteil an der Versorgung Deutschlands mit Fischen fällt Großbritannien und den Niederlanden zu. H.

Die gesundheitlichen Verhältnisse des Arbeiterstandes der Senembah-Gesellschaft auf Sumatra während der Jahre 1897 bis 1907. Ein Beitrag zu dem Problem der Assanierung großer Kultur-Unternehmungen in den Tropen. Von Dr. W. Schüffner, Chefarzt der Senembah-Gesellschaft, und Dr. W. A. Kuenen, Direktor des Patholog. Laboratoriums in Medan. — „Zeitschrift für Hygiene“, Bd. 64, S. 167.

Der vorliegende ärztliche Bericht über die Gesundheitszustände bei den großen Tabakspflanzungs-Gesellschaften von Deli auf Sumatra, der reich ist an wertvollen Beobachtungen und Erfahrungen, verdient weiteste allgemeine Beachtung dadurch, daß er, gestützt auf sehr große Zahlen, nachweist, welchen außerordentlich günstigen Einfluß auch in heißen Ländern und unter einer farbigen Bevölkerung die gesundheitlichen Maßnahmen, wie sie auf Grund der neuen von Robert Koch begründeten ärztlichen Wissenschaft angegeben sind, auf den allgemeinen Gesundheitszustand auszuüben vermögen, vorausgesetzt, daß auf die Durchführung alle Sorgfalt verwandt wird und daß die nicht unbeträchtlichen notwendigen Mittel zur Verfügung stehen. H.

Das im Jahrgang 1909, S. 130, erwähnte „Taschenbuch für Südwestafrika“ verzeichnet, nunmehr vervollständigt durch das damals in Aussicht gestellte „Adreßbuch der weißen Bevölkerung“, sein drittes Erscheinen. Wir lassen nachstehend zur näheren Kennzeichnung des Werkes seinen vollständigen Titel folgen:

Taschenbuch für Südwestafrika. 1910. 3. Jahrgang. — Teil I: Notizkalender. Teil II: Wirtschaftlicher Ratgeber. Teil III: Gesetze und Verordnungen. Teil IV: Adreßbuch der weißen Bevölkerung. — Unter Mitwirkung von Behrens, Prokurist der Afrika-Bank, Hamburg; Oberpostinspektor W. Diers; F. Hermann-Nomtsas; Judt, Missionar a. D. der Rhein. Missionsgesellschaft; F. Kalter, Leiter der Genossenschaftsbank in Windhuk; Professor O. Knopf-Jena; Dr. Lotz, Bezirksgeologe; Dr. Merensky, Rechtsanwalt in Keetmanshoop; Pauli, Hauptmann und Kompagnie-Chef im Inf.-Regt. von Courbière (Nr. 19); J. Sichel-Walfischbai — herausgegeben von Kurd Schwabe, Major; Dr. Ph. Kuhn, Stabsarzt beim Kommando der Schutztruppen im Reichskolonialamt; Dr. Georg Fock, prakt. Arzt in Okahandja. — Preis gebunden 5 *M*.

Die günstige Aufnahme dieses in den einzelnen Teilen nunmehr getrennt gebundenen Taschenbuches gab Veranlassung, das Schutzgebiet von Ostafrika in ähnlicher Weise zu bearbeiten. Auch der Titel dieses Buches sei nachstehend wiedergegeben:

Taschenbuch für Deutsch-Ostafrika. 1910. 1. Jahrgang. — Unter Mitwirkung von Dr. R. Greisert, Stabsarzt in der Schutztruppe für Deutsch-Ostafrika; Professor Dr. O. Knopf-Jena; Hermann Koch-Leipzig; Diplom-Bergingenieur J. Kuntz; Professor Dr. H. Maurer-Berlin; Oberpostpraktikant J. Schmidt — herausgegeben von Walther von St. Paul-Illaire, Kaiserlicher Bezirksamtmann a. D.; Dr. Ph. Kuhn, Stabsarzt beim Kommando der Schutztruppen im Reichs-Kolonialamt, und Kurd Schwabe, Major a. D. — Preis 4,50 *M*.

Beide Bücher erschienen im Marine- und Kolonialverlag Wilhelm Weicher, Berlin W. 30. Sie sind als sehr zweckmäßige Hilfsmittel für die Reise nach den Schutzgebieten und den Aufenthalt daselbst zu bezeichnen und dürften den beteiligten Kreisen sehr willkommen sein.

Der 1909 in Aussicht gestellte „Führer durch das Schutzgebiet für Südwestafrika" steht noch aus. Beide Bücher erfreuten sich eingehender amtlicher Unterstützung, so daß das Gebotene Anspruch auf volle Zuverlässigkeit erheben kann.

Aus meinem afrikanischen Tagebuch. Von Carl Reinhold Frhr. v. Fircks. — Deutscher Kolonial-Verlag G. Meinecke, Berlin. — Preis 1,80 *M*.

Verfasser erzählt in leichtem Plauderton und wohl ohne die Absicht, damit etwas Besonderes zu bieten, von einer Reise, die er, seiner Erholung wegen, rund um Afrika gemacht hat. Durch die kurzen Aufenthaltszeiten des Schiffes an dieses und an dessen nächste Umgebung gefesselt, kann er von dem Lande selbst nur vom Hörensagen erzählen. Das Ganze ist gleichwohl als eine harmlos ansprechende Unterhaltung zu bezeichnen.

Wie ich an den koreanischen Kaiserhof kam. Reiseeindrücke und Erinnerungen von Emma Kroebel. — Verlag von R. Jacobsthal & Co., Berlin-Schöneberg. — 5 *M*, gebunden 6 *M*.

Die Verfasserin verweilte in Vertretung der Oberhofmeisterin des Kaisers von Korea zu der Zeit im „Lande der Morgenruhe", als Marquis Ito den Koreanern mit sanfter Gewalt klar machte, daß Japan künftig an Stelle des Scheinkaisers zu herrschen wünsche. Auf Grund ihrer Amtspflichten war sie unmittelbar Zeugin der Vorgänge; daß sie diese von ihrem Standpunkt aus schildert, gibt der Erzählung den Reiz des Unmittelbaren und macht sie besonders anschaulich. Das mit zahlreichen sehr guten Bildern gezierte Buch bereichert in anziehendster Weise unsere Kenntnis von dem Kulturzustande des bisher so wenig erschlossenen Kaiserreiches, und wir möchten es aus diesem Grunde als einen geeigneten Zuwachs für die Schiffs- und Mannschaftsbibliotheken bezeichnen.

Deux Marines — France . . . Allemagne. Fernand Oury. Préface de Claude Farrère. — A. Challamel, Éditeur, Paris. — 3 Fr.

Erst vor kurzem hatten wir ein Buch in Händen, in welchem ein französischer Armeeoffizier sich mit Marinefragen beschäftigte — vgl. Oktoberheft 1909, S. 1092: G. Laur: „Tsoushima" —. Jetzt liegt uns ein zweites solches Buch vor, dessen Verfasser, »adjudant au 111e de ligne«, seinen Kameraden den »sous-officiers de l'armée et de la marine« durch eine Gegenüberstellung der Verhältnisse in der französischen und deutschen Marine zeigen will, wie weit Frankreich durch die begangenen Fehler und mangelnde Sachkenntnis ganz besonders gegenüber Deutschland in das Hintertreffen geraten, und wie es für die Franzosen ein Gebot der Selbsterhaltung ist, auf ihren Rang unter den Seemächten der Erde nicht zu verzichten. Mögen dem Buche, wie bei der Schwierigkeit des Gegenstandes nicht anders zu erwarten, nicht unerhebliche Schwächen anhaften, so ist doch jedenfalls die Absicht des Verfassers sehr zu loben — merkwürdig nur, daß die Marine in dieser Beziehung einem Angehörigen der Armee den Vorrang läßt.

Über die Frage, ob Fleckeier gesundheitsschädlich sind. Gutachten der wissenschaftlichen Deputation für das Medizinalwesen (Gaffky und Abel), 1909.

Für die Marine mit ihrem Massenverbrauch an Nahrungsmitteln kann die Kenntnis dieses Buches von Nutzen sein, da es durchaus nicht unwahrscheinlich erscheint, daß auch uns diese gesundheitsschädigenden Eier zugeführt werden, zumal da ein eigener Handel mit Fleckeiern bestehen soll. H.

Das Reichs-Marine-Amt hat umfangreiche **Nachträge** zu folgenden Segelhandbüchern herausgegeben, die bei E. S. Mittler & Sohn, Berlin, gedruckt und in Vertrieb sind:

Nachtrag zum Segelhandbuch für die Nord- und Westküsten Spaniens und Portugals. Auflage 1904. Berichtigungen bis Ende Oktober 1909. Mit 11 Küstenansichten auf 3 Tafeln. 1909.

Nachtrag zum Segelhandbuch für das Mittelmeer. I. Teil: Ostküste Spaniens und Balearen, Südküste Frankreichs und Korsika. Auflage 1905. Berichtigungen bis Mitte November 1909. Mit 41 Küstenansichten, davon 9 auf 3 Tafeln. 1909.

Die Berichtigungen beruhen auf den neuesten Seekarten und Segelhandbüchern der betreffenden Staaten und auf den Fragebogen der Seewarte. Änderungen der Leuchtfeuer sind nicht berücksichtigt, da diese stets das neueste Leuchtfeuer-Verzeichnis bringt. Inhabern der Segelhandbücher werden die Nachträge durch die Buchhandlung, von der es bezogen ist, kostenlos nachgeliefert. M.

A. Alessio: **Istruzioni e tavole nautiche.** — Genova 1909. P. Pellas. — Gebunden 5 Lire.

Der Verfasser hat die durch seine Abhandlung »Sulle teoria e la pratica delle nueva navigazione astronomica« eingeschlagene Bahn weiter verfolgt und in den vorliegenden nautischen Anweisungen und Tafeln die Regeln und das Handwerkzeug zur Anwendung der neuen, d. h. der Höhenstandlinien-Methode gegeben. Den Tafeln geht eine Einführung in diese Methode voran, die erforderlichen Beobachtungen werden erklärt, die Rechnung erläutert und an Beispielen gezeigt. Auch Koppelkurs und Feststellung des Schiffsortes durch Abstandbestimmungen und Peilungen werden behandelt und die erforderlichen Tafeln gegeben. Gezeitenberechnung und Maßvergleichtafeln machen den Beschluß. M.

Als Deutschland erwachte. Lebens- und Zeitbilder aus den Befreiungskriegen. Erste Serie. Heft 1: Brüssau: „Königin Luise"; Heft 2: Pauls: „Blücher"; Heft 3: Hahn: „Aus Hamburgs Schreckenstagen"; Heft 4: Sydow: „Stein"; Heft 5: Weitbrecht: „Andreas Hofer und der Volksaufstand in Tirol"; Heft 6: Brandt: „Friedrich Friesen". — Gustav Schloeßmanns Verlagsbuchhandlung (Gustav Fick), Hamburg 26, Königstraße 21—23. — Jedes Bändchen reich illustriert mit Vierfarbendruckumschlag 75 Pf.; 10 Expl. à 60 Pf.; 50 Expl. à 50 Pf.; 100 Expl. à 45 Pf.; 1000 Expl. à 40 Pf.

Das in der vorstehenden Titelangabe gekennzeichnete literarische Unternehmen darf als ein außerordentlich dankenswertes bezeichnet werden. Trotz unseres guten Volksschulunterrichts ist es um die Geschichtskenntnisse in der breiten Masse recht mangelhaft bestellt; die vorstehend bezeichneten hübschen Hefte erscheinen deshalb sehr geeignet, durch Einreihung in die Mannschaftsbibliotheken eine bestehende und für die politische Reife unseres Volkes nicht gleichgültige Lücke auszufüllen. Besonders glücklich ist der bei dem Buchschmuck befolgte Gedanke, indem überall zeitgenössische Bilder den Leser unmittelbar in die Zeitläufte versetzen, denen die Schilderung gewidmet ist. Die von Hans Kohlschein gemalten Umschlagbilder sind als wertvolle Kunstwerke zu bezeichnen. Wir wünschen dem patriotischen Werke den besten Erfolg.

Was muß jeder von der Kohlen- und Eisenindustrie wissen? Von R. Schneider. — Verlag von R. A. Hirsch, Leipzig-Schl. — Preis 1,40 *M*.

Ein schwieriges, wichtiges und für jedermann interessantes Thema, dessen wissenschaftliche Erschöpfung Bände erfordern würde, wird hier in einem knappen Heftchen von 93 Seiten eingehend abgehandelt, wobei auch die wirtschaftliche und die sozialpolitische Seite der Frage nicht außer Betracht geblieben sind; eine Reihe graphischer Darstellungen erleichtert das Verständnis. Für die wünschenswerte Verbreitung des Werkchens würde eine erheblich billigere Preisstellung sachdienlich und diese Erwägung dem Verlage anzuempfehlen sein.

Männer des Erfolges. Band III: Dr. J. Wiese: Benjamin Franklin. — Verlag von Carl & August Ulshöfer, Stuttgart. — 1,50 *M*, gebunden 2 *M*.

Im Anschluß an die von Theo Seelmann bearbeitete und im Jahrgang 1909, S. 1457, besprochenen Lebensschicksale Jakob Fuggers läßt der Verlag nunmehr die sympathische und in so vielen Beziehungen als Vorbild geeignete Gestalt Benjamin Franklins folgen. Dr. Wiese schildert uns den Mann in seinen schweren Jugendtagen, als Menschen, als Bürger, als Gesetzgeber, Politiker und Philosophen. Der große Hintergrund, auf dem dieses Leben sich abspielte, wird dabei, soweit es das Verständnis erfordert, angedeutet, insbesondere auch der Einfluß des Sieges des Admirals Hawke über die Franzosen in der Quiberon-Bucht auf die Schicksale von Kanada. Das Buch wird in den Händen ernster junger Leute großen Nutzen zu stiften geeignet sein, wir empfehlen deshalb seine Anschaffung für die Mannschaftsbibliotheken.

Die orientalische Frage das ist die deutsche Frage. Von einem Staatsmanne. — Dresden. v. Zahn und Jaensch.

Trotz der Anonymität des Verfassers nimmt man zunächst an, daß die kleine Schrift eine sachliche Beleuchtung eines wichtigen Gegenstandes, wenn auch unter besonderem Gesichtswinkel bieten werde. Man kommt von dieser Annahme zurück, wenn man schon auf den ersten Seiten die Einigung Deutschlands eine „Bismarcksche Lüge" genannt findet, wenn weiterhin eine Bemerkung Treitschkes als „unverschämte Phrase" abgetan wird, und wenn endlich der Verfasser das Heil von einem fö-

deralen Deutschland erwartet, das freilich undenkbar sei „ohne die Sühne des schweren Unrechts von 1866“. — Trotz des hierdurch genügsam gekennzeichneten Standpunktes des hinter seiner Anonymität sich bergenden „Staatsmannes“ steht manches in dem Schriftchen, was als interessant und lesenswert bezeichnet werden muß.

Isafold. Reisebilder aus Island von Ina v. Grumbkow. 14 Bogen Gr. 8°. Mit 3 farbigen Bildern, 54 Text-Illustrationen nach photographischen Originalaufnahmen und einer Übersichtskarte von Island. — Dietrich Reimer (Ernst Vohsen), Berlin. — Preis in elegantem Einband 6 *M.*

Die Verfasserin machte einen Erkundungsritt quer durch die „in Eis gefaltete“ Wüste Islands einmal mitten durchs Land von Reykjavik nach Akureyri und dann zurück auf der sogenannten Poststraße. Ihre Absicht war, das Verschwinden ihres Verlobten, des Privatdozenten der Geologie, Dr. v. Knebel, aufzuklären, der mit seinem Gefährten, dem Maler Rudloff, im Gebirge der Dyngjufjoll im Jahre 1907 verunglückt war, ohne daß irgendwelche Spuren von ihm aufzufinden waren. Diese Absicht blieb unerfüllt, dafür brachte sie eine Fülle von gewaltigen und interessanten Eindrücken heim, die sie in dem oben bezeichneten schön ausgestatteten Werke in höchst ansprechender, Land und Leute in gleicher Weise umfassender Schilderung der Öffentlichkeit übergeben hat. Das Buch bildet eine sehr hübsche Ergänzung zu Küchlers „Wüstenritten auf Island“ — Rundschau 1909, Seite 1176 — und würde gleich diesem namentlich für Schiffsjungen eine passende Lektüre bilden. Besonders hervorzuheben sind die farbigen Bilder, die die Öde und Einsamkeit des Landes in ausgezeichneter Weise veranschaulichen.

Flemmings namentreue (idionomatographische) Länderkarte. Blatt 1: Rußland. — Berlin und Glogau. Carl Flemmings Verlag A. G. — Preis 3,50 *M.* Aufgezogen in Taschenformat oder als Wandkarte 7 *M.*

Idionomatographische Karten nennt man solche Blätter, in denen die Namensbezeichnungen so eingetragen sind, wie sie am Orte gebraucht werden, nicht in der Entstellung, die dem Namen durch Übersetzung oder durch den Gebrauch in Lehrbüchern zuteil geworden ist. Außerdem ist auf diesen Karten, soweit es sich um Länder mit eigenen Schriftzeichen handelt, eine besondere Transkription eingeführt, die eine richtige Lesung und Aussprache ermöglicht. Für die hier neuangemeldete Methode ist Rußland ein besonders gutes Beispiel. Zur Erläuterung diene, daß u. a. Moskau hier „Moskva“, St. Petersburg — „S. Peterburg“, Dorpat — „Jurco“ und das Kaspische Meer — „Kaspijskoe More“, das Schwarze Meer — „Cernoe More“ geschrieben sind. Soweit angängig, ist der örtlichen die Lehrbücher- bzw. die deutsche Bezeichnung beigefügt. Mit dieser Beschriftung erscheinen die Karten besonders geeignet für die Vorbereitung einer bezüglichen Reise und zum Gebrauch im Lande selbst. Der Maßstab 1 zu 4 500 000 ist für diesen Zweck gut gewählt, Signaturen und Farben von wünschenswerter Deutlichkeit; besonders berücksichtigt sind auch die Verkehrsverhältnisse, die Angaben über Flußschiffahrt, Häfen, Leuchttürme Garnisonen usw. Das von Professor Dr. A. Bludan und Otto Heckt bearbeitete Blatt Rußland ist das erste der beabsichtigten Reihe und zeigt, wie bemerkt, besonders deutlich, was von dieser neuen Methode zu erwarten ist.



Neu erschienene und unter „Literatur“ nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem Stern [*] bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

---

* * A barometer manual for the use of seamen. 6. Edition. London 1909. Wyman & Sons. 3 d.
* * Almanach für die K. und K. Kriegsmarine. 1910. Pola. Gerold & Co. 4,50 M.
* * Alvarez, A.: Le droit international américain, son fondement, sa nature. Paris 1910. A. Pedone. 8,80 M.
* * Bataille, L., et Nash, D. H.: Le langage maritime commercial en French et en Anglais. — Paris 1910. A. Challamel. 4,00 M.
* * Brassey, Lord: Our fleet and naval policy. London 1909. Spottiswoode & Co. cr. 2 s.
* * Clair, F.: La médecine à bord. Paris 1910. Vigot Frères. 4,00 M.
* * Daveluy, R.: L'esprit de la guerre navale. II.: La tactique. Paris et Nancy 1909. Berger-Levrault & Cie. 2,00 M.
* * v. Ditfurth, Th.: Zur Geschichte der Königl. Preuß. Ober-Rechnungskammer. Berlin 1909. Reichsdruckerei. 7,00 M.
* * Douady, J.: Dictionnaire de termes de marine. Anglais-français et français-anglais. — Paris 1910. A. Challamel. 3,60 M.
* Encock, C. R.: The Great Pacific Coast. London 1909. G. Richards. 16 s.
* Fournier, E.: Vitesse de navires. Paris et Nancy 1909. Berger-Levrault & Cie. 3,20 M.
* * Fuhrmann, R.: Das Seestraßenrecht. Lübeck 1909. H. G. Rahtgens. 12,00 M.
* * Hall, W. E.: A treatise on international law. 6. Edition. Edited by J. B. Atlay. Oxford 1909. Clarendon Press. 21 s.
* * Holland, Th. E.: Letters to »The Times« upon war and neutrality. 1881/1909. London 1909. Longmans, Green & Co. 6 s.
* Jane, F. T.: All the world's air-ships. London 1909. Sampson Low & Co. 21 s.
* * Laut, A. C.: Canada, the empire of the North. Boston and London 1909. Ginn & Co. 7 s 6 d.
* * Lawrence, T. J.: A handbook of public international law. 7. Edition. London 1909. Macmillan & Co. 3,00 M.
* * Manuel du manoeuvrier à l'usage des élèves de l'école navale. Paris 1910. A. Challamel. 9,60 M.
* * Robinson, S. S.: Manual of wireless telegraphy for the use of naval electricians. — Annapolis 1909. 7,50 M.
* Rousiers, P. de: Les grands ports de France. Paris 1909. A. Colin. 2,80 M.
* * Schroeder, A.: Die Flotte als notwendige Ergänzung unserer nationalen Wehrmacht. — Leipzig 1909. J. Klinckhardt. 1,00 M.

* **Seaton, A. E.:** The screw propeller.
  London 1909. Ch. Griffin & Co. 12 s. 6 d.
* Treatise on service ordnance. 7. Edition.
  London 1909. Harrison & Sons. 7 s. 6 d.

  Wilson-Barker, D.: A manual of elementary seamanship. 5. Edition.
  London 1909. Ch. Griffin & Co. 6 d.
* Yachtbau und Yachtsegeln.
  Berlin 1910. Verlag Dr. Wedekind. 15,00 *M.*

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiffs- und Maschinenbau, Kessel.

Wärmeverteilung bei Dampfkesseln.	Ztschr. f. Dampfkessel, 1909, Nr. 51.
Gas and oil-engines for ship propulsion.	Eg., 17. 12. 09, 7. 1., 14. 1. 10.
Turbines in the United States navy.	E., 17. 12. 09.
The new French »Dreadnoughts«.	Ebenda.
Machines marines. Nouveau système de graissage automatique des mouvements extérieurs.	R. M., November 1909.
The propulsion of steamships.	Electrical Review, 11. 12. 09.
Experimental spur-whell reduction gear for high-speed steam turbines.	Journ. of the Americ. Society of Naval Eng., Vol. XXI, Nr. 4.
The Normand boilers of the scout cruiser »Chester«.	Ebenda.
Parsons turbines of U. S. S. »Chester«.	Ebenda.
U. S. battleship »Delaware«.	Ebenda.
Chemistry of the steam boiler.	S. A. Suppl., 11. 12. 09.
Neue Lösung des Schiffsturbinen-Problems.	S., Jahrg. 11, Nr. 6.
Über Westinghouse-Leblanc-Luftpumpen.	Ebenda.
Gasoline and alcohol engines.	S. A. Suppl., 18. 12., 25. 12. 09.
Neuere Dampfturbinen der Firma Brown, Boveri & Co.	Ztschr. f. d. gesamte Turbinenwesen, 1909, Nr. 35, 36.
Kondensationsanlagen für Schiffe.	Ebenda, Nr. 35.
Double bottoms in modern steel vessels.	Marine Engineer, Januar 1910.
Recent warships trials.	Eg., 31. 12. 09.
The 23 500-ton battleship — France —.	La Vie Maritime, 10. 1. 10.
Vom Bau der Curtis-Schiffsturbinen für das Linienschiff „North Dakota“.	Ztschr. f. d. gesamte Turbinenwesen, 1909, Nr. 36.
The future development of the steamturbine.	Eg., 7. 1. 10.
The condition of the shipbuilding trade.	Ebenda.
H. M. S. »Lion«.	E., 7. 1. 10.
Marine engineering 1909.	Ebenda.
Fortschritte im Maschinenwesen der Kriegsmarinen.	M. S., 1910, Nr. 1.
The world's shipbuilding 1909.	S. W., 5. 1. 10.

Modern turbine installation in war vessels.	Journ of the Americ. Society of Naval Eng., Vol. XXI, Nr. 3.
Small steam turbines.	Ebenda.
Description and official trials of U. S. S. »Michigan«.	Ebenda.
Betrachtung zu Resultaten von Modell-Schleppversuchen.	S., Jahrg. 11, Nr. 7.
Akkumulatoren-Boote.	Ebenda.
Versuche mit einer Schulz-Turbine.	Ztschr. d. Vereins dtsch. Ingenieure, 1910, Nr. 3.
The present status of turbines in warships.	E., 14. 1. 10.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Le réglage du tir.	Y., Nr. 1658, 18. 12. 09.
Kaiser's theory an calculating stresses and strains in built-up guns.	E., 17. 12., 31. 12. 09.
Our coast artillery.	A. N. J., 11. 12. 09.
The engineering of ordnance.	Journ. of the Americ. Society of Naval Eng., Vol. XXI, Nr. 4.
The primary armament of battleships.	Ebenda.
Versuche mit Drahtrohren in den Verein. Staaten von Amerika.	A. M., Dezember 1909.
„Dreadnoughts" und Mittelartillerie.	U., Jahrg. 12, Nr. 4.
Machine guns.	A. N. G., 25. 12. 09.
Artillerie légère.	M. d. F., 1910, Nr 3.

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

Nouvelles torpilles de blocus.	M. d. F., 1909, Nr. 52.
Submarine and warfare. Development of this arm of the German navy.	N. M. R., 12. 1. 10.

Marine- und militärische Fragen.

The manning problem.	N. M. R., 16. 12. 09.
The United States navy.	Ebenda.
Ou en est la marine?	M. F., 1. 12. 09.
Navires inutiles et constructions neuves.	Ebenda.
Le recrutement des gradés de la marine.	Ebenda.
Status of naval engineer officers.	N. M. R., 23. 12. 09.
La loi du nombre.	M. d. F., 1909, Nr. 52.
Our food supplies.	J. U. S. I., Dezember 1909.
Readiness or ruin.	Ebenda.
Les bâtiments de ligne.	La Vie Maritime, 25. 12. 09.
Vorbereitung der Festungen zum Minenkrieg auf Grund der Erfahrungen von Port Arthur.	M. A. G., 1909, Nr. 12.
Der Einfluß der heutigen Verkehrs- und Nachrichtenmittel auf die Kriegführung.	M. W., 1910, Beiheft 1.
Our peril in the Pacific.	A. N. J., 25. 12. 09.
Status of engineer officers.	N. M. R., 30. 12. 09, 5. 1. 10.
Rumänien in militärgeographischer Hinsicht.	M. W., 1910, Nr. 4, 5.
Luftkreuzer und Panzerschiffe in italienischer Beurteilung.	N. M. B., 1909 Nr. 24.

Die englischen Flottenmanöver 1909.	M. S., 1910, Nr. 1.
Organisation des Obersten Marinerats in der italienischen Kriegsmarine.	Ebenda.
Japanische Kriegserfahrungen und Instruktionen.	I. R. A. F., 1910, Beiheft Nr. 114.
The French navy. Reformes under the new regime.	N. M. R., 12. 1. 10.
La réforme de la marine.	La Vie Maritime, 10. 1. 10.

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

Der russische Budgetvoranschlag für 1910.	M. W., 1909, Nr. 160.
The two-power standard and Germany's activity.	N. M. R., 23. 12. 09.
La rivalité Anglo-Allemande et la situation de la marine française.	La Vie Maritime, 25. 12. 09.
Die gegenwärtige politisch-militärische Lage im Fernen Osten.	Deutsche Revue, 1910, Nr. 1.
To the two-power standard.	A. N. G., 15. 1. 10.

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

The proposed lakes to the gulf deep waterway.	S. A., 11. 12. 09.
Hafenerweiterung in Bremerhaven.	Lloyd-Nachrichten, Nr. 110.
Les chantiers et ateliers de St. Nazaire.	Y., Nr. 1659, 25. 12. 09.
Dover's new harbour.	U. S. M., Januar 1910; M. S., 1910, Nr. 1.
Der Panama-Kanal.	D. F., 1910, Nr. 1.
L'organisation des arsenaux dans la marine des États-Unis.	R. M., Dezember 1909.

Sanitätswesen.

Die Pest in Daressalam 1908/09.	S. T. H., 1910, Nr. 1.
Geschlechtskrankheiten der Seeleute.	H., 1910, Nr. 1, 2.
Tropenhygiene.	D. K. Z., 1910, Nr. 2.

Verwaltungsangelegenheiten.

Naval administration.	A. a. N. R., 4. 12. 09.
La réorganisation administrative de la marine.	M. d. F., 1909, Nr. 52; Y., Nr. 1659, 25. 12. 09.

Rechtsfragen.

Die gesetzgeberische Lösung der Schiffahrtsabgabefrage.	Archiv f. öffentl. Recht, Bd. 25, S. 519.
Kriegszustand, Belagerungszustand, Standrecht.	Ebenda, S. 548.
Les États Unis et le droit des gens.	Revue de droit international, Tome XI, Nr. 6.

Kolonialfragen.

Reale afrikanische Eingeborenenpolitik.	Export, 1909, Nr. 49.
Der Krieg im Busch.	Ztschr. f. Kolonialpolitik, 1909, Nr. 12.
Unsere Marine im Dienste der kolonialen Bewegung.	U., Jahrg. 12, Nr. 4.
Spaniens Kolonialbesitz in Marokko.	Archiv f. Post u. Telegr., 1910, Nr. 1.

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Die amerikanische Sonderklassenyacht „Crooner", jetzt „Adams II".	Wassersport, 1909, Nr. 50, 51.
Die nationale Jollenklasse.	Ebenda.
„Stella", Kreuzeryacht von 10 Segellängen.	D. Y., 1909, Nr. 35.
Kleine Tourenkreuzeryacht für Stettiner Gewässer.	Ebenda.
Die Bauvorschriften für die kleinen R-Klassen.	Wassersport, 1909, Nr. 51, 52.
Constructional details of a power-driven scooter.	S. A., 18. 12. 09.
„Nirvana", Yawl-getakelte Schwert-Kreuzer-Yacht mit Hilfsmotor.	Wassersport, 1909, Nr. 52.
Schwertjolle „Paula".	Ebenda, 1910, Nr. 1.
Modernes Yachttauwerk.	Ebenda, 1910, Nr. 2.
Die englische 6 m-Rennyacht „Teal" und ihre Vermessung.	D. Y., 1910, Nr. 1.

Geschichtliches.

Aus den Tagen russischer Ohnmacht zur See.	U., Jahrg. 12, Nr. 4.
The war with Spain in 1895.	U. S. M., November 1909.
The ship. 1495—1515.	Ebenda.
The Trafalgar roll.	Ebenda, Januar 1910.
An historic seaboard.	Ebenda.

Technische Fragen, Elektrizität, Telegraphie.

Marconi wireless telegraphy.	E., 17. 12., 24. 12. 09.
The electric propulsion of ships.	Electrical Review, 11. 12. 09.
Majorana's wireless telephony.	S. A. Suppl, 11. 12. 09.
Die Elektrizität an Bord des Dampfers „George Washington".	Elektrotechn. Ztschr., 1910, Nr. 1.
Apparat zum Abwägen von Schiffsladungen.	Prometheus, Nr. 1054.
Volumen und Gewicht von Verbrennungsgasen.	Ztschr. f. Dampfkessel, 1910, Nr. 1.
Wireless telegraphy and telephony.	Electrical Review, 1. 1. 10.

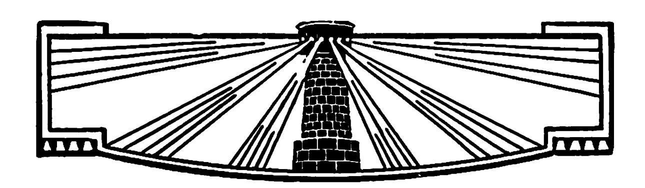
Nautische Fragen.

Etwas über Kompasse.	H., 1909, Nr. 51, 52.
Morse-Signale bei Tag und Nacht.	Ebenda, Nr. 51.
Geschichtliches über die Leuchtapparate der Küstenbefeuerung.	Prometheus, Nr. 1052, 1053.
Submarine signalling.	E., 31. 12. 09.
Die Wärmeverteilung in den Tiefen des Stillen Ozeans.	A. H., 1910, Nr. 1.
Kompensation der Krängungsdeviation mit der Vertikal-Kraftwage bei Kompaßrosen von hohem Moment.	Ebenda.
Eine neue Methode der Wetterprognose.	M. S., 1910, Nr. 1.
Fairfax-Naulty Patentkompaß.	Ebenda.

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Schulschiffe und die höhere Laufbahn des Kauffahrtei-Seemannes.	Sf., 1909, Nr. 24.

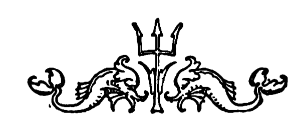
Die Handelsmarine der Welt.	Das Schiff, 24. 12. 09.
Gegen oder für die Schulschiffe.	Sf., 1910, Nr. 1.
Our inland waterways.	Eg., 31. 12. 09.
Officers' prospects in the mercantile marine.	U. S. M., November 1909.
Zur Lage der deutschen Binnenschiffahrt.	Das Schiff, 7. 1. 10.
Die Seeschiffahrt 1909.	Ebenda und H., 1910, Nr. 1, 2.
Österreichische Schiffahrtsfragen.	Die Flagge, 1910, Nr. 1.
Handels- und Verkehrswesen.	
Handelsverkehr Deutschlands mit Nordamerika.	Export, 1909, Nr. 49.
Foreign commerce of the United States in 1909.	Electrical Review, 8. 1. 10.
Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.	
Zur Geschichte der Rettungsboote und des Rettungswesens an den Küsten.	Prometheus, Nr. 1051.
Gesundheitliche Fürsorge auf Hochsee-Fischereifahrzeugen in Frankreich und Deutschland.	M. S. V., 1909, Nr. 12.
Statistique des naufrages et autres accidents de mer 1907.	R. M., November/Dezember 1909.
Untersuchung über die Ursachen des Unterganges der verschollenen Fischdampfer.	S., Jahrg. 11, Nr. 6.
Verschiedenes.	
Sølieutenant-selskabet 1784—1909.	T. f. S., Dezember 1909.
Die Wurzeln unserer Wehrkraft.	Annalen des Deutschen Reichs, 1909, Nr. 12.



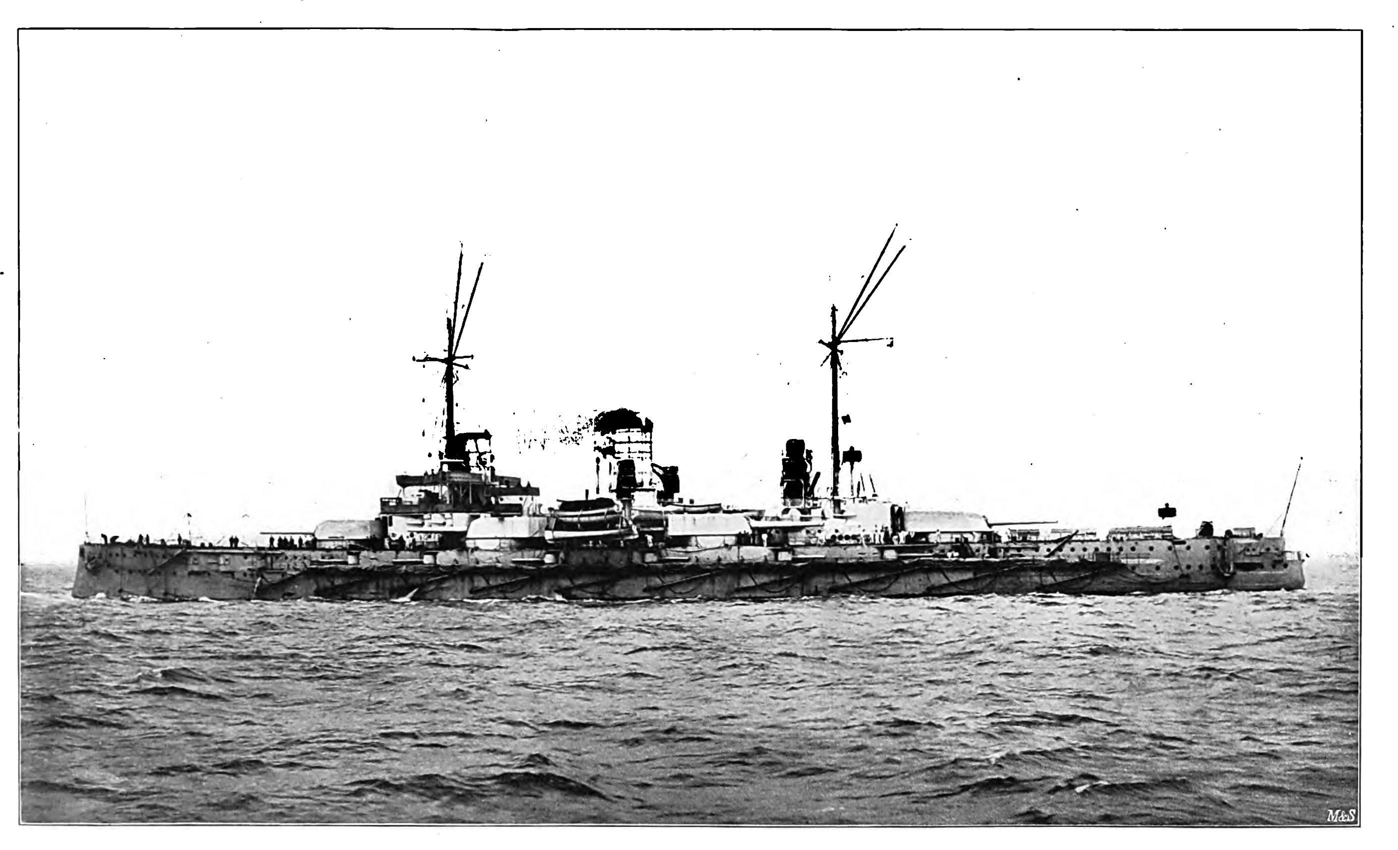
Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. Ma. = Armée et Marine. — **A. M. N.** = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — **A. N. J.** = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — **D. A.** = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — **D. K.** = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — **D. Y.** = Die Yacht.
E. = Engineer. — **Eg.** = Engineering.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. B. = Marineblad. — **M. E.** = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — **M. d. F.** = Moniteur de la-Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. — **M. G.** = Militärgeographie.
M. Sb. = Morskoi Sbornik. — **M. S. V.** = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. = The Navy (Washington).
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal. — **N. M. B.** = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — **O. L.** = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. N. = Questions navales. — **R. M.** = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina. — **Ri. M.** = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — **S. A.** = Scientific American. — **Sf.** = Seefahrt.
St. = Streffleurs Militärische Zeitschrift.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — **S. W.** = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — **T. i. S.** = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine. — **Y.** = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

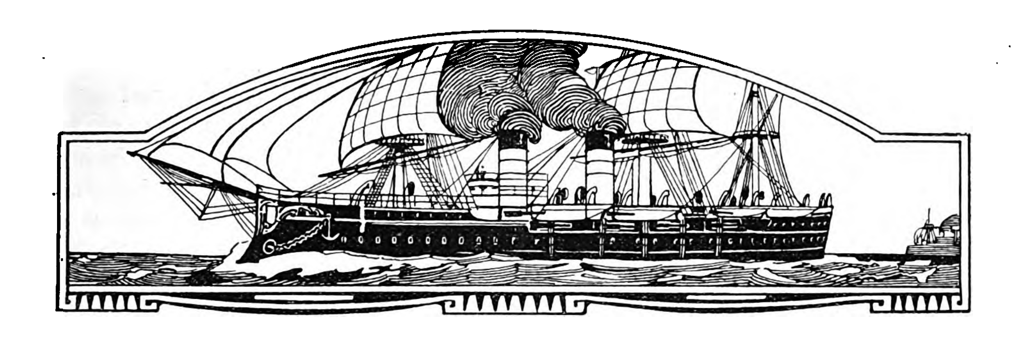
Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau“ regelmäßig zur Vorlage kommen.



Gedruckt in der Königl. Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, Kochstraße 68—71.



S. M. S. „Nassau".



Die englische Schelde-Expedition 1809.

Eine kriegsgeschichtliche Studie.

(Mit 4 Kartenskizzen.)

I. Teil.

Im Sommer 1909 waren 100 Jahre verstrichen, seit eine englische Landungsunternehmung größten Maßstabes scheiterte, die in Anlage und Verlauf geradezu ein negatives Musterbeispiel darstellt: Die Schelde-Expedition Lord Chathams. In unserer Zeit der Überschätzung materieller Faktoren ist es dienlich, an einem solchen Schulbeispiel zu verfolgen, wie auch die gewaltigste Macht einen kriegerischen Wert nur unter sachkundiger, fähiger Führung gewinnt; wie in Politik und Kriegführung doch immer der Geist die Zahl beherrscht.

Politische Lage.

Durch die Erfolge der spanischen Aufstandsbewegung war Napoleon im Herbst 1808 nach der Iberischen Halbinsel abberufen. Was den regulären Armeen der europäischen Staaten bisher nicht gelungen war, schien den Guerillabanden Spaniens zu glücken: Dem Eroberer ernstlichen Widerstand zu bieten und seiner Herrschaft sich längere Zeit zu erwehren.

Für die habsburgische Monarchie beschleunigten die Ereignisse in Spanien den Moment der Auflehnung. Die Volksstimmung trug viel dazu bei. Seit den ersten Mißerfolgen der französischen Truppen in Spanien, besonders auch seit der Vergewaltigung des spanischen Herrscherhauses in Bayonne, war in Österreich und Deutschland das Gefühl des Widerstandes erstarkt, das Gefühl, daß auch Nachgiebigkeit dem Eroberer gegenüber keine Garantie für eine friedliche Entwicklung bot, daß vielmehr die in Spanien aufleuchtende Hoffnung auf eine Schwächung der napoleonischen Macht zur Befreiung der unterjochten Nationen ausgenutzt werden müsse. In Tirol herrschte Unzufriedenheit mit dem bayerischen Regiment, in Norddeutschland gärte es. Hielt

sich auch der König von Preußen unter dem Druck des Pariser Vertrages vom 8. September und des Erfurter Abkommens vom 14. Oktober 1808 noch zurück, so war doch in seinem Lande eine starke Strömung für den Krieg vorhanden. Steins Brief an Wittgenstein, Schills Unternehmung beweisen dies. Die emsige Tätigkeit Scharnhorsts und Gneisenaus in dieser Zeit diente demselben Ende. Österreich war tatsächlich berechtigt, sich als Vorkämpfer der deutschen Befreiungsbewegung zu fühlen. Sein Entschluß zum Kriege — entschieden 8. Februar 1809 — baute sich mithin zum Teil auf den Hoffnungen auf, die es in die Mitwirkung des übrigen Deutschland setzte. Anderseits war die Zurückhaltung Friedrich Wilhelms III. in den Verhältnissen wohl begründet. Sein Bescheid an den österreichischen Unterhändler, Oberst Steigentesch, am 18. Juni 1809 — „Bald werden wir vereinigt sein können. Gewinnen Sie noch eine Schlacht und wir sind es" — und seine Bereitschaft, auch noch am 23. Juli ein Kriegsbündnis mit Österreich zu schließen, nachdem der Sieg von Aspern unausgenutzt gelassen, Wagram verloren und der Waffenstillstand von Znaim geschlossen war, diese Tatsachen beweisen, daß Preußens König grundsätzlich zum Kriege bereit war und nur anfangs, mit Recht, eine solidere Grundlage für die Eröffnung der Feindseligkeiten seinerseits hatte abwarten wollen, als sie die österreichische Politik und Kriegführung ihm boten.

In den österreichischen Plan eines allgemeinen Krieges gegen Napoleon hinein gehörte auch eine englische Landung in Norddeutschland, um die Graf Stadion durch den Gesandten in London seit Mitte Mai 1809 werben ließ.

England befand sich im Kriege mit Frankreich; auf der spanischen Halbinsel fochten seine Truppen auf seiten der Aufständischen gegen die Franzosen, im Mittelmeer sah das Jahr 1809 verschiedene englische Unternehmungen. Dem Hauptziel des Krieges — Vernichtung der im Felde stehenden Heere Napoleons — hätte die englische Politik durch die von Österreich dauernd dringend erbetene Landung in Norddeutschland erheblich dienen können. Eine Landung in der Scheldemündung war von den Engländern längst im eigenen Interesse erwogen worden, und zwar im Hinblick auf Antwerpen und die anderen Scheldehäfen (Vlissingen und Terneuzen). Hier wurde die französische Flotte, die in der Schlacht von Trafalgar so gut wie vernichtet worden war, wieder neu geschaffen. Denkbar günstige Wasserwege aus dem waldreichen Hinterlande ermöglichten einen beschleunigten Schiffsbau; im Juli 1809 hatte Frankreich auf der Schelde 10 Linienschiffe zu 74 Geschützen unter der Flagge, außer einer Flottille von Briggs, Kanonenbooten und sonstigen kleineren Fahrzeugen und abgesehen von mehreren im Bau befindlichen Schiffen.

Was ferner der englischen politischen Auffassung besonders wichtig dünkte, war der Wert des Scheldehafens als Handelsplatz. Antwerpen und die Schelde zu besitzen, die holländische Konkurrenz für alle Zeiten lahmzulegen und ihren Handel an sich zu reißen — dies Bestreben veranlaßte England in erster Linie, einem solchen Unternehmen näherzutreten. Alle Vorteile der durch nichts beschränkten Seeherrschaft sollten rücksichtslos ausgenutzt werden, und zwar unter dem Vorwande der „erbetenen Hilfeleistung". Schon seit Jahren hatte England unausgesetzt sein Augenmerk auf Holland und Belgien gerichtet, voller Sorge wegen der Handelskonkurrenz und der durch die jenseitigen Häfen gebotenen

Invasionsmöglichkeit.*) Unter allen Umständen mußte hier Fuß gefaßt werden! Aus der eifrigen Verfolgung dieser Sonderwünsche erklärt sich das Verpassen des politisch richtigen Augenblicks. Während Österreich noch gegen Napoleon im Felde stand, während die spanischen Ereignisse überall in Europa Zweifel an der Unbesiegbarkeit des Eroberers aufkommen ließen, womöglich nach der Schlacht von Aspern, Napoleons erster zugestandener Niederlage — da wäre der Augenblick gewesen, um eine Landung wie eine Brandfackel in die unzufriedenen holländischen und belgischen Lande oder in das gärende Norddeutschland zu werfen.

Aber England hatte Zeit. Seine Lebensinteressen waren seit Trafalgar nicht mehr unmittelbar bedroht. Es kam ihm auf das Ersticken der französischen Seerüstungen im Keime und auf den Besitz der Schelde oder doch die Unbrauchbarmachung dieser Flußmündung für den Gegner an.

Norddeutschland schaltete man deshalb als Landungsobjekt ganz aus. Und doch hätten der Zug des Herzogs von Braunschweig, die vorerwähnte Haltung der preußischen Regierung und die norddeutsche Volksstimmung auch nach Wagram und Znaim einen Einfall in Norddeutschland immerhin aussichtsreicher für den Gesamtkrieg gestaltet, als die Scheldeunternehmung.

Gneisenau, der auf eigenen Wunsch am 1. Juli den Abschied erhalten hatte, eilte nach England, in der Hoffnung, dort persönlich für die deutsche Expedition wirken zu können. Schon in Gothenburg erfuhr er, daß man die große Unternehmung nicht nach Norddeutschland, sondern nach der Schelde gerichtet habe. Am 14. Juli kam er in London an und versuchte bei Canning und anderen einflußreichen Personen noch für seine Sache zu wirken — vergebens. Anfangs September schrieb auch der englische Gesandte aus Budapest seiner Regierung, daß Österreich nunmehr auf die Fortsetzung der Operation in Holland Wert lege, 5 bis 6 Wochen früher hätte man eine Landung in der Elb- oder Wesermündung vorgezogen.

Die Engländer wollten sich bei der Scheldeunternehmung auf die Unzufriedenheit der Bevölkerung in Holland und Belgien stützen, dachten aber nicht daran, daß die Bereitwilligkeit zum Aufstand gerade hier abhängig war von Napoleons Erfolgen oder Mißerfolgen. Und jetzt, als endlich die englische Expedition sich am 28. Juli in Bewegung setzte, stand Napoleon wieder als „Sieger und Friedensstifter" drohend vor dem geistigen Auge der Holländer und Belgier und lähmte jede Unternehmungslust.

Als Diversion**) gedacht und geplant, hätte eine solche Expedition einschneidend in den Kriegsverlauf eingreifen können. Nun mußte sie sich auf einen Angriff gegen Antwerpen und die französischen Seerüstungen beschränken.

Im englischen Parlament wurde später — 1810 — gerügt, daß die Verzögerung der Expedition bedingt gewesen war durch die lange Reise der notwendigen

*) Mémoires sur la guerre de 1809 en Allemagne par le Général Pelet. Paris, Roret 1826.

**) Von Clausewitz wie folgt definiert: „Unter Diversion versteht der Sprachgebrauch einen solchen Anfall des feindlichen Landes, durch welchen Kräfte von dem Hauptpunkt abgezogen werden. Nur dann, wenn dies die Hauptabsicht ist, und nicht die Gewinnung des Gegenstandes, welchen man bei der Gelegenheit angreift, ist es eine Unternehmung eigentümlicher Art, sonst ist es ein gewöhnlicher Angriff." („Vom Kriege", III. Teil, Skizzen z. 7. Buch, 20. Kap.)

Transportschiffe von Portugal, wo sie zu Wellesleys Verfügung gestanden hatten, nach England. Diese lange Dauer der Überfahrt mindert auch den eventuellen Wert, den die Truppen Chathams für die Operationen in Spanien gehabt hätten — sie wären für Talaveira zu spät gekommen und hätten auf den österreichischen Krieg keineswegs mehr einen Einfluß ausgeübt.*)

Trotzdem möge es dahin gestellt bleiben, ob nicht ein Einsetzen aller Kräfte an diesem einen Ende — Spanien — unter Aufgeben jeder Nebenabsicht und auch unter Verzicht auf eine Diversion der sicherste Weg zum Ziele gewesen wäre. Diesen Standpunkt vertrat Canning gegenüber Stadions Wünschen und entgegen Castlereaghs Ansicht. War aber einmal die Schelde-Expedition beschlossen, so lag es auf der Hand, daß selbst die Eroberung Antwerpens und die Vernichtung der französischen Flotte und Werften auf die Gesamtkriegführung keinen nennenswerten Einfluß ausüben konnten. Dazu gehörte immer eine beträchtliche Heeresmacht, die, gegebenenfalls gestützt auf die Erhebung der Bevölkerung, imstande war, dem Kriegsschauplatz, auf dem die Entscheidung fallen mußte, Kräfte zu entziehen.

Eine Gefährdung der englischen Seeherrschaft bedeuteten die Anfänge der neuen französischen Flotte noch keineswegs. Für die Unternehmung gegen die Schelde, wenn sie keine Diversion zugunsten des Gesamtkrieges gegen Napoleon sein sollte, dessen Entscheidung in diesem Augenblick zwischen Österreich und dem französischen Kaiser ausgefochten wurde, fehlt jede politische und strategische Berechtigung.

Auch im Mittelmeer griff England in einzelnen Unternehmungen in den Gang des Krieges ein, die hier außer Betracht bleiben müssen.

Diese zum Teil strategischen Bemerkungen mußten des politischen Zusammenhanges wegen hier vorweg genommen werden. Auch in der Politik gilt der Grundsatz der Konzentration der Absicht. England, das neben dem augenblicklich wesentlichsten Ziele — dem Sturz Napoleons — Privatinteressen, d. h. den Landerwerb in Holland und die erwähnten Handelsvorteile, verfolgte und diese Absichten nicht einmal in den nötigen Zusammenhang mit der Gesamthandlung des Weltkrieges zu bringen verstand, erreichte hier weder für die große Sache noch für seine Sonderinteressen etwas.

Aufgaben der Expedition. Operationspläne. (Siehe Skizze 1.)

Eine Königliche Order vom 16. Juli 1809, die dem Generalleutnant Lord Chatham, dem jüngeren Bruder William Pitts, den Befehl über das für die Schelde bestimmte Expeditionskorps überträgt, enthält die Aufgaben, die dieser Unternehmung zugedacht waren: Die französischen Schiffe nehmen oder zerstören, und zwar sowohl die im Bau als auch die im Dienst befindlichen; die Werften und Arsenale in Antwerpen, Terneuzen, Blissingen zerstören; die Insel Walcheren erobern; die Schelde, wenn möglich, für Kriegschiffe unbefahrbar machen.

In dieser Order wird also das Ziel der Expedition ganz klar als „gewöhnlicher Angriff" aufgestellt, von einer Diversion ist keine Rede. Dies muß nochmals festgestellt werden gegenüber einer Regierungsäußerung im englischen Unter-

*) Clausewitz begründet die Berechtigung der Schelde-Expedition damit, daß diese Truppen sonst nicht zu verwenden gewesen seien. a. a. O.



hause, März 1810, die als Hauptzweck der Expedition eine Diversion zugunsten Österreichs bezeichnet, und gegenüber der Haltung der englischen Diplomatie, die diesen Standpunkt ebenfalls nach außen vertrat.

Es ist bemerkenswert, daß ein einheitliches Oberkommando nicht vorgesehen war. Die erwähnte Order ist zwar an Chatham gerichtet, sie besagt aber, daß er sich zur Ausführung der darin enthaltenen Befehle mit dem Flottenchef „vereinigen" solle. Dieser — Kontreadmiral Sir Richard Strachan — scheint eine entsprechende Anweisung erhalten zu haben. Wie unklar die ganzen Befehlsverhältnisse waren, geht später aus den Ereignissen selbst deutlich hervor. Die Order gibt dem Befehlshaber der Armee weiterhin freie Hand, „falls der Feind es ihm unmöglich macht, die obengenannten Ziele zu erreichen", im Verein mit dem Flottenchef einen solchen Teil der Gesamtaufgabe zu lösen, wie es die Umstände gestatten; sie befiehlt ihm, nach Erledigung seines Auftrages oder des ausführbaren Teils desselben die Armee unverzüglich wieder nach England zu führen, die Insel Walcheren dagegen besetzt zu lassen.

Dieser Königlichen Order sind vielfache Erwägungen vorausgegangen. Eine Reihe von ihnen soll hier kurz beleuchtet werden.

Dundas. Der Oberkommandierende der Armee, Sir David Dundas, reichte auf die Aufforderung des Staatssekretärs des Auswärtigen, Lord Castlereagh, am 3. Juni 1809 ein Votum ein, das zwei Möglichkeiten für den Angriff auf Antwerpen angibt:

1. Landung in Ostende oder Umgegend, Marsch über Alost, Vilvarden, Mecheln (Malines).

2. Kombinierte Unternehmung der See- und Landstreitkräfte in der Scheldemündung und flußaufwärts, unter Besetzung von Walcheren und Süd-Beveland.

Gegen die erste Möglichkeit führt Dundas als Hauptschwierigkeiten an das von Kanälen und Flußläufen durchschnittene Gelände, den Reichtum an örtlichen Verteidigungsgelegenheiten und die Notwendigkeit eines langen, beschleunigten Vormarsches ohne genügende Ausrüstung, insonderheit ohne genügende Artillerie. Dundas hält einen Rücktransport der Armee nach Erledigung des Auftrages nur auf der Schelde für möglich und kommt dadurch zu dem Schluß, daß auch der Angriff hier in der unter 2. angegebenen Weise stattfinden müsse.

Dundas meint, Castlereagh habe ihn mit einem außerordentlich großen Vertrauen beehrt; er ist aber nach seiner eigenen Aussage vor der parlamentarischen Untersuchungskommission weiterhin nicht offiziell zu den Beratungen über die Expedition zugezogen noch bei der Besetzung des Postens eines Armee-Oberbefehlshabers für die Expedition gefragt worden.

Dundas war 1793/94 Kommandant von Antwerpen, kann aber keinerlei wesentliche Angaben über die dortigen Verhältnisse machen.

Gordon. Ein Memoire des Generalleutnant Gordon, der vor der Expedition Sekretär des Oberkommandierenden war, wurde mit dem Votum Dundas zusammen eingereicht. Gordon verwirft die Landung in Ostende, weil die zur Verfügung stehenden englischen Truppen nicht genügen angesichts der zu erwartenden Kämpfe mit den Besatzungen der bedeutenderen Plätze, die in nur geringer Entfernung von

der englischen Operationslinie liegen, wie Lille, Tournay, Valenciennes, Mons und Gent; weil ferner die ganze englische Armee aufs Spiel gesetzt werden müsse, um das Ziel — die Vernichtung der französischen Flotte — zu erreichen, und weil auch, ohne daß dies Ziel erreicht würde, der Verlust zum mindesten des größten Teils der Armee so gut wie sicher sei, wenn nicht die Einschiffung zum Rücktransport unmittelbar bei Antwerpen auf der Schelde stattfinden könne.

Den Vorzug verdiene daher eine Operation der Flotte gegen die Scheldebefestigungen, mit Truppen an Bord; eine Besetzung von Walcheren und Süd-Beveland oder von Kadzand und Süd-Beveland und Landung der Armeetruppen etwa bei Santvliet. Von hier sei Antwerpen in direktem Vormarsch zu erreichen, während gleichzeitig detachierte Streitkräfte die Forts einnehmen und die Boote der Flotte mit Schleppfahrzeugen, gut bemannt und bewaffnet, bei Flut stromaufwärts gehen sollten.

Calvert. Der Generaladjutant, Generalmajor Calvert, hat ebenfalls ein Votum an den Oberkommandierenden Dundas abgegeben. Er ist der Ansicht, daß eine gemeinsame Unternehmung von Heer und Flotte in der Scheldemündung der Landung bei Ostende vorzuziehen ist. Die Ausführung erscheint ihm auch im ersteren Falle sehr schwierig, da über die feindlichen Verhältnisse nichts bekannt und der Feind in der Lage sei, beim ersten Sichten der Engländer alle Kräfte zur Abwehr zu konzentrieren. Die Besetzung von Walcheren und Süd-Beveland sei nötig, die Landung bei Santvliet empfehlenswert. Es müsse festgestellt werden, wie weit die Flotte scheldeaufwärts gehen könne.

Brownrigg. Generalmajor Brownrigg berichtet am 2. Juni 1809 an den Oberkommandierenden. Die Landung bei Ostende verwirft er wie Gordon und Calvert. Wie ersterer betont er die Notwendigkeit eines befestigten Platzes als Landungspunkt, der bei einem derartigen Unternehmen, das lange Märsche landeinwärts nötig macht, als Rückhalt dienen kann. Die Besetzung von Walcheren und besonders die Einnahme von Vlissingen scheinen dem General wertvoll. Dann sei die französische Flotte ausgeschaltet. Man könne sie, wenn sie erscheine, zerstören; die Armeetruppen könne man bei Santvliet landen und Antwerpen mit einem Handstreich nehmen. Der General hält eine solche Operation für eine Diversion zugunsten Norddeutschlands, weil Holland verhindert werde, dorthin Truppen zu entsenden, und die Unzufriedenheit geschürt werde.

Hope. Generalleutnant A. Hope gibt unter dem 1. Juni 1809 sein Votum ab. Er betont die Schwierigkeiten des Ostendeplanes und tritt für die Besetzung von Walcheren und von beiden Beveland in kombinierter Unternehmung ein. Die Inseln sollen als Stützpunkte dienen: eine zu ihrer Eroberung nötige Zwischenlandung müsse man in den Kauf nehmen. Die Landungstruppen sollen dann in einer großen Zahl von Schuiten usw., begleitet von Kanonenbooten, stromaufwärts gehen und gleichzeitig bei Santvliet und auf dem linken Scheldeufer ausgeschifft werden. Antwerpen sei mit Handstreich zu nehmen. Der Bericht bezeichnet als notwendig die Einnahme oder Blockade von Vlissingen und Middelburg. Man könne auch bei Tholen (Osterschelde) landen, aber für eine Unternehmung von hier aus gegen Antwerpen liege Bergen op Zoom im Wege; immerhin biete dieser Plan weniger Schwierigkeiten als der Vormarsch von Ostende aus.



Eine Diversion sieht Hope darin, daß die englische Armee in der Lage sei, Flandern und Holland zu bedrohen.

Popham. Kapitän Sir Home Popham hat auf Befehl des Königs schon im Jahre 1798 einen Operationsplan für eine Unternehmung gegen Walcheren ausgearbeitet, der nun für die erweiterte Aufgabe entsprechend abgeändert wird.

Antwerpen läßt sich nach Pophams Ansicht nur nehmen, wenn die Unternehmung gegen Walcheren gelungen und die Rückkehr der Flotte sichergestellt ist.

Die Streitkräfte sind in 4 Abteilungen zu gliedern:

1. Abteilung gegen Walcheren.
2. " für Fahrwasserdienst.
3. " gegen die französische Flotte.
4. " " Antwerpen.

Für 1. genügen 20 000 Mann. Popham hofft nur auf geringen Widerstand. Außerdem ist eine Reserveabteilung von 10 000 Mann bereitzuhalten — dies soll anscheinend die Abteilung zu 4. sein —, die scheldeaufwärts geschickt werden soll, sobald der Oberbefehlshaber die „moralische Gewißheit" hat, daß Walcheren genommen werden wird. Diese 10 000 Mann sollen den ersten Angriff auf Antwerpen ausführen und dann durch die Truppen, die nach Besetzung von Walcheren und Süd-Beveland frei werden, unterstützt werden.

Popham meint, die Bedeutung für die große Sache liege weniger in dem Unternehmen selbst, als in seinen Folgen, nämlich einer demnächst zu unternehmenden Weserlandung zugunsten der „Schillschen Partei". Im einzelnen führt Popham folgendes aus:

1. Walcheren-Abteilung.

Kadzand muß besonders beobachtet werden, da der Feind hier große Truppenmassen versammeln kann; doch kann er dort mit keinem Schiff unangefochten erscheinen. Walcheren soll hauptsächlich von Osten (wohl von der Osterschelde her) angegriffen werden. Es sind drei Divisionen aufzustellen:

a) 8000 Mann von Osten,
b) 8000 " " Süden,
c) 2000 " " Westen,

außerdem 2000 Mann in Beveland, um etwa vorhandene feindliche Artillerie vom Sloe, der Durchfahrt zwischen Walcheren und Beveland, abzudrängen. Nach Pophams Ansicht genügt die Einnahme von Veere, Vlissingen und Armuyden. Middelburg braucht nicht genommen zu werden.

Das Vorgehen auf Vlissingen selbst soll konzentrisch erfolgen, sowie die französischen Truppen sich auf diese Festung zurückgezogen haben. Die frei werdenden Truppen sind unverzüglich durch Süd-Beveland auf Santvliet in Marsch zu setzen. Popham rechnet mit telegraphischer Verbindung (optischer Telegraph) der einzelnen Führer.

In Vlissingen sollen 2000 Mann als Besatzung verbleiben.

2. Abteilung für Fahrwasserdienst.

1 Fregatte, 4 Sloops (Kanonenboote) und etwa 12 große gedeckte Boote, ausgerüstet mit Bojen nebst Verankerung usw., sollen das Fahrwasser ausloten und

bezeichnen. Trossen und schwere Anker zum Abschleppen festgekommener Schiffe sind ihnen mitzugeben.

3. Flotten-Abteilung.

10 Linienschiffe sollen vollkommen gefechtsbereit bleiben zum Kampfe gegen die französische Flotte. Von den übrigen Linienschiffen ist ein Teil der Geschütze zu entfernen, um Raum für die Landungstruppen zu schaffen.

Bei den Befehlen für die Flotten-Abteilung muß die in Boulogne stationierte französische Flottille berücksichtigt werden.

4. Antwerpen-Abteilung.

Popham kennt als bereits vorhanden die beiden Pläne:

a) Landung in Ostende, Vormarsch gegen Antwerpen ausschließlich zu Lande,
b) Landung im Sloe, Marsch durch Süd-Beveland, Einschiffung in Bat, zweite Landung in Santvliet.

Den ersten Plan meint er als Seeoffizier nicht beurteilen zu können, den zweiten hält er für ungeeignet. Mit der doppelten Landung würde viel Zeit verloren und die Truppen unnötig angestrengt. Man solle, wenn kein Widerstand in der Schelde angetroffen wird, mit der Flotte direkt bis Santvliet vorstoßen und hier landen. Welche Plätze an Land in Besitz zu nehmen seien, müsse von der Ansicht des Oberbefehlshabers auf Grund der Erkundung an Ort und Stelle abhängen. Die Einnahme von Fort Lillo und der Tête de Flandre scheint ihm sehr wertvoll. Jedenfalls werde es möglich sein, vor Antwerpen einige Batterien schwerer Kanonen und Mörser aufzustellen, mit denen man die Werft und die Schiffe zerstören könne, wenn es nicht gelinge, sich ihrer zu bemächtigen. Congrevesche Brandraketen würden die Bewohner vielleicht dazu bewegen, die Stadt zu übergeben, um sie vor gänzlicher Zerstörung zu bewahren. Im Norden der Stadt könnten Kanonenboote außerhalb des Feuers der Zitadelle von großer Wirkung sein.

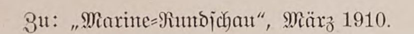
Popham macht dann auf die weite Ausdehnung der Stadt aufmerksam. Holland sei aber von Truppen nahezu entblößt; immerhin müßten die Besatzungen der nächsten größeren Plätze in Betracht gezogen werden, umsomehr als die Chausseen gut, fast alle gepflastert seien. Eine Einschließung Antwerpens, um den Nachschub aus dem Lande zu verhindern, erscheint ihm empfehlenswert.

Popham will außer den 30 000 Mann, deren Verteilung oben gegeben wurde, eine „besondere" Abteilung von 5000 Mann gegen die Tête de Flandre aufgestellt wissen.

Die Expedition selbst läßt sich nach Ansicht des Kapitäns nicht geheim halten, wohl aber ihr Ziel.

Die Truppen für Antwerpen (wohl das „Reservekorps" von 10 000 Mann zu 4.; eventuell + 5000 Mann gegen die Tête de Flandre bestimmt) sollen auf Kriegschiffen geringen Tiefganges eingeschifft werden. Außerdem sollen „die zehn Linienschiffe" (wohl die zehn vollarmierten) ohne Überlastung 200 bis 300 Mann aufnehmen, die unmittelbar (nach dem Passieren von Wielingen) in Süd-Beveland zu landen sind.





Zu: „Marine-Rundschau“, März 1910.

Zum Aufsatz: Die englische Schelde-Expedition 1809

Die Skizze ist nach einer verkleinerten Wiedergabe der Louis Capitaineschen Karte hergestellt (1816 bis 1821). Es sind nur Wasserstraßen angedeutet. Auf Genauigkeit in Einzelheiten wird kein Anspruch erhoben.

Skizze 1.

Erklärung:

- Stadt
- befestigter Platz
- kleinere Ortschaften
- Forts, Festungen
- kleinere Forts, Batterien
- Untiefen, Sände

Maßstab = 1 : 750000.

5 4 3 2 1 0 10 20 30 km

Der Rest der Truppen (gemeint sind offenbar die 20 000 Mann für Walcheren zu 1.) soll auf Transportern eingeschifft und in Abteilungen von Brigadestärke zusammengefaßt werden.

Kavallerie ist nur in dem unbedingt notwendigen Stärkeverhältnis mitzunehmen, auch sollen die Pferde für die Artillerie äußerst knapp bemessen werden. In Süd-Beveland werde man alle etwa fehlenden Transportmittel finden.

Popham empfiehlt, die schwere Artillerie heimlich durch einen Agenten in England einschiffen und zum Schein als Konvoi nach Osten segeln lassen.

Wegen der Kürze der Überfahrt muß alles vorher auf das genaueste vorbereitet sein.

Auch auf unterseeische Sprengmittel nimmt Pophams Plan bedacht und sieht folgende „Minen" vor:

40 Minen . . . . zu 2 bis 3 Faß Pulver,
5 Minen . . . . zu 5 " " und
10 Minen . . . . zu 10 " "

R. Strachan. Nach Ansicht des Flottenchefs, Kontreadmirals Sir Richard Strachan, hat es ursprünglich 3 Pläne gegeben:

1. In der Osterschelde vordringen, die gesamten Truppen bei Tholen oder in Beveland landen.

2. Im Sloe landen, durch Beveland marschieren, bei Bat wieder einschiffen und bei Santvliet erneut landen.

3. Mit den Truppen an Bord Wielingen-Passage forcieren, Westerschelde aufwärts gehen und oberhalb — wohl auch bei Santvliet — landen. Diesen letzten Plan bezeichnet Sir Richard Strachan als den endgültig angenommenen. Wir werden aber sehen, daß die Anfangsdispositionen dem nicht entsprachen.

In einer Besprechung auf der Admiralität am 19. Juni, bei der auch Sir Home Popham zugegen war, äußerte der Admiral folgende Zweifel und Bedenken:

Wenn der Gegner auch nur wenig Streitkräfte zur Verfügung habe, so würde er doch genügend Truppen bei Antwerpen zusammenziehen können, ehe die Engländer dorthin kämen. Die Gefahr, daß der Rückzug abgeschnitten werde, sei vorhanden. Die Forts Lillo und Liefkenshoek müßten von der Flotte genommen werden können, und die Schiffe hierzu besonders hergerichtet werden. Bei Lillo befände sich zudem eine Balkensperre. Die französischen Schiffe würden stromaufwärts gehen und den Kampf meiden. Das Fahrwasser müsse ausgebojt werden, und das nehme Zeit in Anspruch. Auch Popham kenne die Schelde nur allgemein, aber nicht genau jeden Sand. Auf das Ausbojen könne man also nicht verzichten.

Der Admiral zweifelt daran, daß ohne Fahrwasserbezeichnung alle Schiffe bis Santvliet gelangen werden. Immerhin glaubt er, daß ein beträchtlicher Teil auch ohne dieses Mittel bis dorthin vordringen kann, selbst wenn mehrere Schiffe stranden. Drei Tage nach dem Passieren von Vlissingen können nach seiner Ansicht die Schiffe vor Bat sein. Das Forcieren der Wielingen-Passage sei mit großen Verlusten möglich.

Sir Richard Strachan will die Truppen in Santvliet ausschiffen und rechnet für die Landung der Infanterie und ihrer Artillerie 1 Tag, für Kavallerie und Belagerungsartillerie 2 Tage.

Der Admiral ist gegen die Expedition, er verspricht aber sein Bestes zu tun. Er glaubt, die ganze Unternehmung werde nur auf die Besetzung von Walcheren hinauskommen. Einen Befestigungsplan von Antwerpen besitzt er nicht. Daß Linienschiffe bis Antwerpen stromaufwärts gehen könnten, hält er für unwahrscheinlich.

Eine Konferenz zwischen dem Flottenchef und dem Oberkommandierenden der Armee, Lord Chatham, hat nie stattgefunden.

Chatham. Lord Chatham selbst hat nach seiner Aussage von vornherein Zweifel daran gehegt, daß der Plan, wie er von den Generalen und den Generalstabsoffizieren abgeändert sei — nämlich gemeinsamer Angriff aller Streitkräfte zu Lande und zu Wasser mit Ausnahme der für Walcheren bestimmten Sondertruppen — gelingen werde.

Nach Chathams Bekundung soll vereinbart gewesen sein, daß die Flotte unmittelbar nach der Landung der Truppen (wohl in Walcheren) Vlissingen kräftig angreifen solle, um den Landangriff zu unterstützen und so vielleicht eine langwierige Belagerung zu vermeiden. Strachan hat später behauptet, nie etwas von einer derartigen Vereinbarung gehört zu haben.

Aus diesen einander häufig widersprechenden Ansichten, Plänen und Behauptungen ist es nicht möglich sich ein Bild von dem tatsächlichen Operationsplan zu machen, wie er der Unternehmung zugrunde lag. Auch das dem Verfasser zugängliche Quellenmaterial enthält hierüber nichts Direktes, es bleibt nur übrig, sich aus den ersten Dispositionen und den zerstreut vorhandenen Anweisungen einen solchen Plan zu rekonstruieren. Das soll hier versucht werden, ehe zur Schilderung der Ereignisse selbst übergegangen wird.

G. v. F.

(Fortsetzung folgt.)



Die Bedeutung des Ausbaues von Pearl Harbour als Hauptflottenstützpunkt der amerikanischen Marine.

»... Westward the course of empire takes its way,
The first four acts already past,
A fifth shall close the drama with the day ...«

Will man von der Beherrschung des Stillen Ozeans, also eines Seegebietes, das ein Drittel der gesamten Erdoberfläche einnimmt, in Friedenszeiten überhaupt sprechen, so kann es doch nur in beschränktem Sinne sein. Derart nämlich, daß ein Staat infolge seiner Überlegenheit an Machtmitteln, soweit sie für dies Gebiet in Frage kommen, imstande ist, unter günstigeren Bedingungen als irgend eine andere Nation einen Krieg in diesen Gewässern zu führen. Auf Grund seines militärischen Übergewichtes wird er dann im Frieden den Ausschlag in bedeutsamen wirtschaftlichen und politischen Fragen innerhalb dieser Sphäre für sich in Anspruch zu nehmen suchen. Nur um eine bevorzugte Stellung wird es sich also in Wirklichkeit handeln, nicht um eine unumschränkt herrschende, die auf die Dauer für alle anderen Beteiligten unerträglich sein würde.

Unter den Bewerbern, die heute um solchen Vormachtsrang im Stillen Ozean ringen, nehmen die Vereinigten Staaten einen hervorragenden Platz ein, teils infolge einer notwendigen Reihe mehr oder minder unbewußter geschichtlicher Vorgänge, die die aufsteigende Nation nach Westen drängten, zum andern Teil auf Grund einer wohlgefügten Kette zusammenhängender Maßnahmen, die alle dasselbe Ziel im Auge hatten.

Das neueste Glied in dieser Entwicklungsreihe — sicherlich nicht das letzte — ist der Entschluß der Regierung der Vereinigten Staaten, die Bucht von Pearl Harbour auf den Hawaii Inseln zum Haupt-Flottenstützpunkte im Stillen Ozean auszubauen. „Die Vereinigte Armee- und Marinekommission", so heißt es, „hat sich einstimmig dahin geäußert, daß die Ausgabe weiterer größerer Summen zum Ausbau eines Philippinenstützpunktes unweise sein würde und alle vorhandenen Mittel zur Anlage einer ausgedehnteren Operationsbasis in Pearl Harbour bei Honolulu verwendet werden sollten; das soll allerdings die Beendigung der im Bau befindlichen Befestigungen auf der Insel Corregidor" — in der Einfahrt zur Bucht von Manila gelegen — „sowie die Vollendung der Reparaturwerft und Kohlenstation in Olongapo" — westlich unweit Manila — „nicht aufhalten. Der Präsident hofft jedoch dringend, daß der Beschluß, dem er beipflichtet, den Streit über die Vorzüge von Manila und Olongapo beenden und zu beschleunigten Maßnahmen für den Ausbau von Pearl Harbour führen wird." Zur Begründung dieser Maßnahmen werden hervorgehoben die „veränderten Verhältnisse im Stillen Ozean und in den gegenseitigen Beziehungen der Völker an seinen Küsten".

I. Die Gesamtlage im Stillen Ozean und die politische Bedeutung des neuen Stützpunktes.

Die Tragweite des angeführten Beschlusses wird am natürlichsten klar werden, wenn man zunächst rückblickend in aller Kürze die Entwicklung zu überschauen versucht,

deren Abschluß die jetzt im Stillen Ozean eingeschlagene Stützpunktspolitik darstellt. Aus der zeitgeschichtlichen wird sich dann die militärische Bedeutung der Frage zum großen Teile ergeben.

1. Die Vereinigten Staaten und Japan.

Der Bund der 13 nordamerikanischen Staaten, die 1789/90 zu einem Ganzen sich fügten, war politisch und geographisch rein atlantischen Charakters; durch Kauf, Besiedlung und gewaltsame Eroberung wurde bis zum Jahre 1825 das Gebiet des mittleren Westens hinzugefügt; schon vor Ausbruch des Sezessionskrieges hatte die Union durch den Krieg mit Mexiko die großen Länder westlich der Grenze von Texas, einschließlich des oberen Kalifornien gewonnen und somit die Küste des Stillen Ozeans erreicht. Mannigfaltig waren die Ursachen, die diesem „winning of the West" zugrunde lagen, und schon früh machten sich Stimmen vernehmbar, die in der doppelten Front nach zwei Weltmeeren die Vorbedingung und Grundlage sahen für den „offenkundigen Schicksalsberuf" der Vereinigten Staaten, für seine einstige Weltmachtstellung. Romantisch-überschwängliche Hoffnungen knüpften sich an die Entwicklungsmöglichkeiten der pazifischen Gestade; schon um die Mitte des vorigen Jahrhunderts erklärte ein einflußreicher amerikanischer Politiker: „Der Stille Ozean, seine Küsten, seine Inseln und die großen Länderstriche, die da drüben in weiter Ferne liegen, werden dereinst in der herrlichen Zukunft der Hauptschauplatz der menschlichen Geschichte sein."

Ganz erstaunlich reich ist die politische Literatur Nordamerikas an Prophezeiungen solcher Art, die zum Teil übertrieben sind und einer kritischen Untersuchung schwerlich standhalten; aber sie gaben doch dem materiellen Drange die Grundlage der sicheren Zuversicht; ein „auserwähltes Volk" in neuem, zeitgemäßem Gewande trat auf den Plan. Und mag solche Anschauungsweise uns auch fremd erscheinen, so muß sie doch erwähnt werden als eine der inneren Triebkräfte amerikanischen Handelns und als ein Faktor, der schließlich auch an die tiefsten Wurzeln des pazifischen Problems rührt. Vor allem aber wurde tatsächlich eine Verschiebung des Schwergewichtes für die Gesamtheit der Staatenunion nach Westen zu unverkennbar. Die erstaunliche Bevölkerungszunahme in den Weststaaten, im besonderen die Entwicklung Kaliforniens und San Franciscos, die Arbeiten und die Pläne für die große künstliche Bewässerung des Bodens im „arid West" waren im Innern Merksteine auf diesem Wege. Hand in Hand hiermit gingen die außerpolitischen Ereignisse: der Ankauf Alaskas von Rußland (1867) und die hierdurch gebotene Möglichkeit einer nördlichen Etappenstraße nach Westen hinüber, die Festsetzung auf Inselgruppen des Stillen Ozeans und die Kämpfe um den dereinstigen Besitz des zu bauenden Panamakanals, deren Ertrag die Ausschaltung englischen Einflusses in dieser Frage war. Ausschlaggebend aber wurde dann der Krieg gegen Spanien 1898. Dem Teile der Monroe-Doktrin, der den Vereinigten Staaten Selbstbeschränkung auf den eigenen Kontinent auferlegte und jede Einmischung in fremde Interessen verwehrte, war durch Ziel und Ausgang des Krieges ein deutliches Ende bereitet. Ein anderes Gesetz galt fortan: The United States looking outward!

Schon während des Krieges war die endgültige Einverleibung der Hawaii Inseln in das Herrschaftsgebiet der Union erfolgt. Jahrzehntelange Verhandlungen waren vorhergegangen. Als 1842 Grenzstreitigkeiten in Oregon eine kriegerische Ver-

wicklung mit England hervorzurufen drohten, hatte Präsident Tyler in einer Botschaft an den Kongreß erklärt, die Regierung könne unter keinen Umständen die Besetzung der Hawaii Inseln durch eine fremde Macht gestatten; deutlich war hier schon die Erkenntnis zum Ausdruck gekommen, welche Gefahr dieser Punkt, wenn in Feindeshand befindlich, bedeute. Mehr und mehr hatte in den folgenden Jahren die Union in die Geschicke der Inseln eingegriffen; zuerst war es in Form wirtschaftlicher Beeinflussung und von Handelsverträgen geschehen, dann hatten Unruhen unter den Eingeborenen 1894 zu einem gewaltsamen Einschreiten Anlaß gegeben. Schon damals wurde verschiedentlich die Besitzergreifung gefordert; von militärischer Seite wies vor allem Mahan unermüdlich auf die Bedeutung der Hawaii Gruppe für die Vereinigten Staaten hin, seinerzeit hauptsächlich im Hinblick auf das Vordringen Englands in diesen Gewässern. So schrieb er in seinem 1893 veröffentlichten Aufsatz über „Hawaii und unsere künftige Seemacht": „In unserer natürlichen, notwendigen Expansion sind wir hier in Berührung mit einem anderen großen vorrückenden Volke getreten, dessen Daseinsgesetz ein Wachstum ist, das in der Vergangenheit mächtig gewirkt hat und das in der Gegenwart fortgesetzt zutage tritt. In diesem Wirken stellen Gibraltar, Malta, Cypern, Ägypten, Aden und Indien eine fortgesetzte Kette dar."

Um dem Vorschreiten britischen Einflusses eine Grenze zu setzen, forderte Mahan die Einverleibung der Hawaii Inseln; in der Tat wäre es damals auch beinahe zu diesem Schritte gekommen, wenn nicht Präsident Cleveland und seine Partei, auf alte Traditionen sich berufend, der kolonialen Gebietserweiterung sich erfolgreich entgegengesetzt hätten. Erst der Krieg mit Spanien ließ alle Rücksichten und Bedenken schwinden; für eine Politik der Zurückhaltung war nun kein Raum mehr vorhanden, und im Juli 1898 wurde die Annexion vollzogen. Ein von der überraschten und enttäuschten japanischen Regierung erhobener ausdrücklicher Protest gegen diese Maßnahme wurde kurzerhand abgewiesen; zum ersten Male war der Gegensatz zwischen den beiden Reichen östlich und westlich des Großen Ozeans mit aller Schärfe in die Erscheinung getreten; von wenigen wurde seine Tragweite erfaßt.

Der Ausgang des ungleichen Kampfes mit Spanien brachte den Vereinigten Staaten im Stillen Ozean den Erwerb der Philippinen und der bedeutendsten Insel der Ladronengruppe, Guam; 1900 gingen Tutuila und einige kleinere Samoa-Inseln in amerikanischen Besitz über. Die alten Schlagworte von der westwärts sich dehnenden Weltherrschaft der Vereinigten Staaten schienen neuen Glanz zu gewinnen. 1903 erklärte Roosevelt öffentlich in einer Rede zu San Francisco, daß dem Sternenbanner die Herrschaft über das Stille Meer gehören müsse. Und 1907 schrieb er als Beitrag für das erste Heft der neuen Zeitschrift „The Pacific Era" die zuversichtlichen Worte: „Gewaltig ist die Erweiterung unserer Herrschaft, noch größer aber die Erweiterung unseres Einflusses. Amerikas geographische Lage am Stillen Ozean sichert uns die friedliche Beherrschung seiner Gewässer, wenn wir nur genügend entschlossen sind, uns der Vorteile dieser Lage zu vergewissern." — Aber in demselben Heft lautete die Entgegnung von japanischer Seite: „Wie soll sich denn nun unser Reich zu dieser ganzen amerikanischen Tätigkeit stellen? Darauf kann die Antwort nur lauten: Wir müssen unser Äußerstes tun, um den Vereinigten Staaten diese Beherrschung des Stillen Ozeans streitig zu machen!"

In Wirklichkeit waren nach Beendigung des spanisch-amerikanischen Krieges die Vereinigten Staaten alles andere als unumschränkte Herren des Weltmeeres an ihrer Westküste. Aller Landerwerb dort bedeutete für sie vielmehr eine Schwächung als eine Stärkung ihrer Gewalt; denn er bot in Wahrheit nur schlecht geschützte Angriffspunkte und Vergrößerung der Reibungsfläche. Kleine Hafenanlagen oder Kohlenlager auf Hawaii, Guam und Samoa konnten nicht ausreichen, um die Stellung der Union strategisch zu verbessern. Es fehlten die starke Flotte, der Wasserweg durch den Isthmus von Panama, um sie je nach der politischen Lage dislozieren zu können, und die sicheren Stützpunkte, ohne die ein Kampf nicht westwärts zu tragen war. Der leicht errungene Lorbeer von Santiago und Manila, der erstaunliche wirtschaftliche Aufschwung und die glänzende finanzielle Lage schienen der öffentlichen Meinung in den Vereinigten Staaten den Blick zu trüben für die tatsächlichen und militärischen Machtverhältnisse. — Oder war es bei den Leitern der Regierung Absicht, und wollte man nach innen und außen hinter vollklingenden Worten die eigene Schwäche verbergen?

Wie dem auch sein mochte: das unerwartete Hervortreten Japans aus seiner früheren Gedanken- und Tatenwelt, seine Erfolge im Kriege gegen Rußland und der Erwerb Formosas und Süd-Sachalins mußten Regierung und Volk der Vereinigten Staaten die Augen öffnen und jede Verschleierung der Dinge unmöglich machen. Die Frage der japanischen Auswanderung, die beiderseitigen Ansprüche im Stillen Ozean, der Wettbewerb um politischen Einfluß und wirtschaftlichen Vorteil im erwachenden China — alle diese Berührungs- und Begegnungspunkte enthielten offenkundige Keime ernster Verwicklung und natürlicher Gegnerschaft. Die große Fläche des Meeres, das früher mit Recht den Namen „Stiller Ozean" trug, wurde zum gemeinsamen Felde des Güteraustausches, der kolonialen Ausdehnung und des Begehrens. Nicht zu verkennen waren die beherrschende Stellung, die das japanische Inselreich zu den großen Handelsstraßen vom amerikanischen Kontinent hinüber nach den ostasiatischen und indischen Handelsplätzen einnahm, die höchst bedenkliche Lage des weit vorgeschobenen Postens der Philippinen, das Anwachsen der kriegsfertigen japanischen Seestreitkräfte und ihre stete Anwesenheit in den pazifischen Gewässern; es waren alles Faktoren zugunsten des japanischen Nebenbuhlers, denen die Vereinigten Staaten im Augenblick schlechterdings keine realen Vorteile gegenüberzustellen hatten, nur die überlegenen Geldmittel und die Möglichkeiten, die darin ruhten. Diese schlummernden Kräfte zu wecken, gingen die Vereinigten Staaten jetzt mit außerordentlicher Energie und Konsequenz ans Werk. Die Errichtung eines geeigneten strategischen Stützpunktes mußte eine der hier sich bietenden Aufgaben sein.

2. Die anderen Bewerber im Stillen Ozean.

Bedeutet das Aufeinandertreffen japanischen und amerikanischen Machtstrebens zur Zeit auch den Kernpunkt der pazifischen Frage, und ist somit dieser Gegensatz der bedeutsamste Faktor für die Bewertung eines auf dem möglichen Kampfplatz gelegenen Machtmittels, wie ein stark befestigtes Pearl Harbour es darstellt, so kommen doch auch noch andere politische Gesichtspunkte in Frage. Dies umsomehr, als Stützpunkte nicht, wie Flottendislozierungen, schnell den wechselnden Umständen entsprechend ver-

schoben werden können, sondern auf lange Zeit hinaus gewisse strategische Elemente festlegen. Erwähnung verdient deshalb die Möglichkeit, daß auch China vielleicht in absehbarer Frist Angelegenheiten, die den Stillen Ozean betreffen, mehr oder weniger zu den seinen machen wird. Die Bestrebungen des großen asiatischen Reiches nach zeitgemäßer Wandlung der Regierungs- und Verwaltungsformen und nach Zentralisierung der Staatsgewalten, das Steigen des Nationalgefühls und Selbstbewußtseins im Volke sind zur Genüge bekannt. Die Durchführung der großen Flottenpläne, von denen vielfach die Rede war, ist allerdings vorläufig an der noch ungelösten Geldfrage gescheitert und nur ein bescheidener Anfang gemacht worden. Alles in allem scheint es jedoch nicht zweifelhaft zu sein, daß in dem äußerlich erstarrten ostasiatischen Festlande sich Kräfte zu regen beginnen, die über kurz oder lang ihre Wirkungen auch nach außen hin fühlen lassen werden.

Als vierte unter den großen Mächten, die vor allen anderen natürliche Interessen im Stillen Ozean zu vertreten haben, muß England genannt werden. Das Handelsmonopol, das es einst dort inne hatte, hat es hergeben müssen, wie an manchen anderen Orten. Aber noch immer nimmt es sowohl im transpazifischen Seeverkehr wie im ostasiatischen Handel die erste Stelle ein. Durch die kanadische Pazifik-Bahn ist Britisch-Kolumbien mehr als früher dem Weltverkehr erschlossen worden; dringender als einst erhebt sich in Kanada die Forderung nach militärischer Selbständigkeit und mahnt das Mutterland an den weiten Kreis seiner Pflichten. Die Beziehungen zwischen den australischen Ländern und Nordamerika sind im Zunehmen begriffen, und je mehr eine gewisse Hinneigung des Commonwealth nach der Union zu spüren ist, je enger sich ähnlich wie in Kanada manche Bande zwischen diesen beiden Ländern knüpfen, desto wichtiger wird es für Großbritannien sein, militärisch eine maßgebende Rolle im Großen Ozean zu spielen, um, wenn nötig, mit allem Nachdruck zur Verteidigung seiner dortigen Herrschaftsgebiete auftreten zu können; ein Fehlen solchen Schutzes würde diese mehr als bisher den Vereinigten Staaten in die Arme treiben. Der Wunsch, im Stillen Ozean zum mindesten das Gleichgewicht auch im Frieden bewahrt zu sehen, muß durch die geschilderten Umstände in England verstärkt werden. Und wenn Großbritanniens Hauptaugenmerk auch zur Zeit auf die europäischen Verhältnisse gerichtet scheint, so wird es sich doch auf die Dauer der Teilnahme an dieser großen Weltfrage nicht entziehen können und wollen.

3. Die politische Bedeutung des neuen Stützpunktes.

Lassen wir andere Staaten, die minder wichtige Interessen im Stillen Ozean zu vertreten haben, außer Betracht. Für unsere Zwecke genügt wohl die hier versuchte Darstellung, denn sie gibt, scheint es, den rechten zeitgeschichtlichen Hintergrund und den besten Maßstab für die Bedeutung unseres Gegenstandes. Ein großer amerikanischer Stützpunkt, nahezu mitten in den Kreis der Bewerber um den Stillen Ozean hineingesetzt: dieser Entschluß der Unionsregierung kann nach allem, was wir sahen, politisch nicht gleichgültig sein. Die Vereinigten Staaten geben durch ihn zu erkennen, daß sie mit Aufmerksamkeit den schärfer werdenden Wettbewerb um die Vorherrschaft im Stillen Ozean verfolgt haben, daß sie bereit sind, auch gegen erstarkte Gegner ihn aufzunehmen, und daß sie trotz veränderter Gesamtlage auf ihre Ziele in

diesem Gebiet nicht verzichten wollen. Sie geben die Absicht kund, den neuen Verhältnissen durch um so größere Machtentfaltung und durch Veränderung ihrer strategischen Position im Stillen Ozean Rechnung zu tragen. Darin liegt die politische Bedeutung des Ausbaues von Pearl Harbour.

II. Die militärische Bedeutung von Pearl Harbour.

Das befestigte Pearl Harbour ist ein amerikanisches Helgoland genannt worden. Die Bezeichnung trifft in mancher Hinsicht wohl zu, nur daß die Hawaii Inseln doch schließlich nicht, wie der unseren Flußmündungen dicht vorgelagerte Nordseefelsen, rein geographisch und natürlich einem der Küstenländer zugehören. Ihre weit vorgeschobene Stellung läßt sie mehr als Helgoland für alle Beteiligten gleich begehrenswert erscheinen und verschiebt auch, im Vergleich zu Helgoland, ihre strategische Bedeutung. Betrachten wir die räumlichen und örtlichen Verhältnisse etwas näher.

1. Pearl Harbours Lage, Beschaffenheit und Ausbau.

Die Hawaii Inseln, im ganzen 21 an der Zahl, liegen noch im Bereich der tropischen Zone, bei weitem die größte unter ihnen, ist Hawaii selbst; Oahu, auf der Honolulu und Pearl Harbour liegen, kommt an zweiter Stelle. Einige wichtige Entfernungen, von Honolulu ab gerechnet, betragen:

San Francisco	2100	sm
Panama	4600	"
Tutuila (Samoa)	2300	"
Guam	3300	"
Manila	4700	"
Yokohama	3400	"
Sidney	4400	"

Das Klima der Inseln ist angenehm und gesund; hohe Windstärken sind selten zu verzeichnen; der vulkanische Boden ist ertragreich und liefert tropische Erzeugnisse aller Art. Hauptausfuhrartikel sind Rohrzucker, Kaffee, Reis und Früchte. Kohlen werden an Ort und Stelle nicht gefunden.

Erhebliche Sorge verursacht der Regierung vorläufig noch die Bevölkerungsfrage auf der Insel. Ein kürzlich erschienener Aufsatz über „Die Amerikaner auf Hawaii" (Grenzboten vom 16. September 1909) geht auf diese Angelegenheit näher ein. Danach übersteigt die Zahl der auf den Hawaii Inseln lebenden Japaner die der Amerikaner, ja der weißen Bevölkerung insgesamt sehr bedeutend. „Im Jahre 1900 z. B. betrug die über 18 Jahre alte männliche Bevölkerung 85136, unter denen 43753 Japaner, außerdem noch 19661 Chinesen waren. Die Gesamtbevölkerung machte 154000 Köpfe aus, unter denen nur 66890 Weiße waren. Doch hat man, um dieses Ergebnis zu erlangen, die eingeborenen Hawaiianer und die Mischlinge aus hawaiischem und weißem Blut (insgesamt 37656 Köpfe) mitgezählt. Zur kaukasischen Rasse gehörten tatsächlich nur 28819 Köpfe, denen 87111 Japaner und 25767 Chinesen gegenüberstanden." Unliebsame Zusammenstöße haben sich schon mehrfach daraus ergeben; kürzlich sollen die amerikanischen Behörden sogar einer japanischen Verschwörung auf die Spur gekommen sein, die mit einem Streik von

8000 japanischen Zuckerarbeitern in Verbindung stand. Daß die japanische Regierung mancherlei Beziehungen zu ihren ausgewanderten Landeskindern unterhält, dürfte nicht zu bezweifeln sein; die Bedenken, die hierin vor allem für den Fall eines Krieges liegen, werden von der amerikanischen Regierung hinreichend gewürdigt. Weiterem Einwanderungszufluß ist durch ein Sonderabkommen mit der japanischen Regierung ein Ende gesetzt; das Halten von Feuerwaffen ist von der ausdrücklichen Genehmigung der Polizeibehörde in jedem einzelnen Falle abhängig gemacht worden. Schließlich wird durch hohe Besatzungsstärke den unruhigen Elementen unter der Bevölkerung Rechnung getragen. Eine außerordentliche Gefahr bedeutet trotzdem dieser starke Anteil der asiatischen Rasse an der Bevölkerung, vor allem beim Ausbruch von Feindseligkeiten oder während eines Krieges.

Pearl Harbour selbst liegt an der Südseite von Oahu, etwa 10 sm westlich von der Hauptstadt des Landes, Honolulu, und ist mit ihr durch Eisenbahn verbunden. Der eigentliche Hafen des neuen Flottenstützpunktes wird durch ein vielfach gegliedertes, lagunenartiges Becken gebildet, dessen Flächenausdehnung und Tiefenverhältnisse Ankerplatz für Schiffe jeder Größe und Zahl bieten. Diese von Bergen umrahmte Bucht steht mit dem Ozean in Verbindung durch ein etwa 2 sm langes gekrümmtes Fahrwasser, das durchweg hinreichende Tiefe besitzt, aber teilweise künstlich verbreitert werden muß. Eine vor dem Ausgang gelagerte, ursprünglich nur 3 m tiefe Barre machte früher den ganzen Hafen für größere Schiffe untauglich; man hat jetzt einen Kanal hindurchgebaggert. Die ganze Einfahrt zum Innenbecken soll 180 m Breite und 10,8 m Tiefe bei Mittelniedrigwasser erhalten; die Kurven sollen mindestens 1800 m Durchmesser haben.

Nach Zeitungsmitteilungen sollen bei der Erbauung von Werft- und Befestigungsanlagen für Pearl Harbour die Kosten überhaupt keine Rolle spielen. „Für die Höhe der aufzuwendenden Geldmittel ist keine Grenze gesetzt; als einzigster Gesichtspunkt soll gelten, daß Pearl Harbour uneinnehmbar wird, ohne Rücksicht auf finanzielle Erwägungen." Das ist zwar etwas viel gesagt, aber große Summen sind bereits ausgeworfen, und zweifellos wird die Regierung auch fernerhin nicht sparen. Die Entfernung des Platzes von der eigenen Küste bedingt naturgemäß das stetige Vorhandensein aller notwendigen Kriegsmittel am Orte selbst. Kohlenlager, Werkstätten, Vorratsmagazine jeglicher Art sind daher in größtem Umfange vorgesehen; Trink- und Kesselwasser ist reichlich vorhanden. An Dockgelegenheiten wird der neue Stützpunkt zwei Docks für große Schiffe, die auch für die „Arkansas"-Klasse genügen werden, und vier für kleinere Schiffe erhalten.

Über die Befestigungsanlagen liegen nähere Pressemitteilungen noch nicht vor; doch kann es bei der natürlichen Beschaffenheit des Hafens und des Fahrwassers nicht schwer sein, durch Küstenbefestigungen und Scheinwerferanlagen zu beiden Seiten der Einfahrt sowie durch beliebige Arten von Sperren den Platz nach See hin so gut wie uneinnehmbar zu machen. Schwieriger ist die Verteidigung ringsum nach der Landseite, wo nicht nur eine Sicherung gegen Handstreiche, sondern auch Schutz gegen eine Belagerungsarmee erforderlich ist. Die Anlage von Landfronten in großem Umfang ist daher eine dringende Notwendigkeit.

Telegraphische Verbindung nach allen Richtungen ist durch das große pazifische Kabel San Francisco—Hawaii—Midway-Inseln—Guam, Philippinen gegeben. Eine F. T.-Großstation ist fertiggestellt; sie soll vorläufig in erster Linie zum Verkehr mit der San Francisco-Station dienen; daneben aber stellt sie den Beginn einer mit dem Kabel gleichlaufenden geplanten F. T.-Verbindungslinie über den ganzen Ozean hin dar.

Die Gesamtanlage des Stützpunktes soll in 32 Monaten, vom letzten Herbst an gerechnet, fertig sein.

2. Die strategische Bedeutung Pearl Harbours.

Die strategische Bedeutung eines Platzes wie Pearl Harbour erscheint so naheliegend, daß nicht die Tatsache der jetzt begonnenen militärischen Anlagen, sondern der Umstand, daß nicht früher damit angefangen worden ist, Verwunderung erregen könnte. Der Wert eines Stützpunktes im Stillen Ozean überhaupt mußte bei der ganzen Gestalt und Ausdehnung dieses Weltmeeres in die Erscheinung treten, sobald kriegerische Ereignisse dort in Betracht kamen. Schon im Kriege gegen England, 1812 bis 1814, erwies sich für die amerikanischen Schiffe bei ihren energischen Kaperei-Unternehmungen gegen den englischen Handel eine vorgeschobene Operationsbasis als dringend erforderlich; aber der Schauplatz dieser Ereignisse lag vorwiegend in der südlichen Hälfte des Stillen Ozeans, auf dem Wege von Kap Horn nach den australischen und ostasiatischen Ländern; so kam es damals nur zu der vorübergehenden Gründung einer befestigten Anlage auf den Marquesas-Inseln. Die strategische Wichtigkeit der Hawaii-Gruppe wurde zuerst von einem englischen Kommandanten im Jahre 1816 beachtet und eingehend begründet; in seinem militärpolitischen Bericht schlägt er vor, diese Inseln in englischen Besitz zu bringen. Er zweifelt nicht, daß die Vereinigten Staaten einst das koloniale Erbe Spaniens antreten und nach Westen vordrängen, daß die Beziehungen zwischen Asien und der amerikanischen Westküste an Umfang gewinnen werden. Dann müssen die Hawaii-Inseln, so meint er zutreffend, durch ihre Lage eine außerordentliche militärische Bedeutung gewinnen. „Sie bilden den Schlüssel für das Zugangstor der ganzen Verbindungsstraßen und liegen zu den in Betracht kommenden Küstenländern entsprechend wie die britischen Inseln zu dem Norden Europas oder wie das Kap der Guten Hoffnung und Ceylon zu Indien."

Sehr viel später weist dann von amerikanischer Seite Mahan in seinem schon erwähnten Aufsatz vom Jahre 1893 darauf hin, wie „Großbritannien infolge der jüngsten Entwicklung Britisch-Kolumbiens im nordöstlichen Pazifik abermals die Endpunkte einer Linie besitzt; es ist unvermeidlich, daß England nach dem Besitze der Zwischenglieder strebt. Auch ist kein vernünftiger Grund vorhanden, warum es jene nicht besitzen soll, es wären denn die höheren, noch dringenderen und noch vitaleren Notwendigkeiten eines anderen Volkes — des unseren. Unter den Gliedern der Kette nimmt Hawaii eine ganz einzige Bedeutung ein, nicht infolge der natürlichen Wichtigkeit für den Verkehr, sondern infolge der günstigen Lage für die maritime und militärische Kontrolle." Er führt dann weiter aus, wie die Inseln den Mittelpunkt eines Kreises mit dem Radius Honolulu—San Francisco bilden und inmitten dieser Fläche den einzigen namhaften festen Punkt darstellen. Da die nördliche Linie über

Puget Sound und Alaska als Handelsweg wenig in Betracht kommt, bilden sie den wichtigsten natürlichen Etappenpunkt auf der südlichen Verbindungsstraße zwischen der Union und der ostasiatischen Welt. Als Kreuzungspunkt der meist befahrenen transpazifischen Handelsstraßen — acht große Dampferlinien gehen zur Zeit über Honolulu — sind sie der gegebene Stützpunkt für einen Kreuzerkrieg.

Vor allem aber bedeuten sie im Kriegsfalle eine außerordentliche Gefahr, wenn in Feindeshand befindlich. „Gar nicht genug", sagt Mahan hierüber, „kann betont werden, welcher ungeheure Nachteil für uns darin liegen würde, wenn irgend eine fremde Seemacht eine Kohlenstation innerhalb eines Bereiches von 2500 sm von unserer Küste zwischen Mexiko und Puget Sound besäße. Ständen mehrere solcher Stationen zur Verfügung, so würde es für uns schwer sein, die Mächte aus allen auszuschließen. Doch ist nur eine vorhanden. Ist ein Feind aus den Hawaii-Inseln, sofern sie eine Kohlenbasis darstellen, vertrieben, so ist er für seine Versorgung an Heizmaterial auf eine Entfernung von 3500 bis 4000 sm — sogar auf 7000 bis 8000 sm, wenn man Hin- und Rückweg in Betracht zieht — zurückgeworfen; darin liegt ein Hemmnis für seine maritimen Operationen, das fast als ausschlaggebend zu bezeichnen ist."

Einstimmig erklärte auf Grund aller dieser Erwägungen der Ausschuß, der beauftragt war mit den Voruntersuchungen über die Anlage eines Stützpunktes in Pearl Harbour, im Repräsentantenhause, die Hawaii-Inseln seien „the great vantage point for the control of the Pacific and for the protection of the Pacific Sea-Coast of America".

Aber diese allgemeinen Faktoren werden doch dem strategischen Wert des neu entstehenden Flottenstützpunktes nicht gerecht; sie bestanden auch schon vor 10 Jahren, und doch wurde ihnen geringe Bedeutung beigelegt. Ein Platz auf den Philippinen war noch vor kurzem als bedeutendste Basis der Union im Stillen Ozean in Aussicht genommen. Es fehlte eben bisher, wenigstens für die öffentliche Meinung und für die ausschlaggebende Mehrheit in den Vereinigten Staaten, die Aussicht, dermaleinst um das pazifische Herrschaftsgebiet kämpfen zu müssen; man fühlte sich nicht in dem Maße wie jetzt bedroht. Die Philippinen sollten örtlichen Schutz haben und unter Umständen als Stützpunkt dienen gegen einen westlichen Feind. Es fehlte der Gedanke, ein Gegner könne offensiv vorgehen, oder man könne selbst gezwungen werden, zum Schutze der Philippinen 5000 sm von der eigenen Küste entfernt entscheidend zu schlagen. Wie hier die politischen Umstände Wandel geschaffen haben, versuchten wir im ersten Abschnitt darzulegen; in ihnen liegt der Angelpunkt, um den auch die militärische und strategische Bewertung der Inseln sich dreht. Daneben war noch vor einiger Zeit mit der Fertigstellung des Panamakanals in absehbarer Frist nicht zu rechnen, und wenn auch die weitgehenden Erwartungen mancher amerikanischer Imperialisten, die ungeahnte Umwälzungen wirtschaftlicher und politischer Verhältnisse von dem neuen Verkehrswege erhoffen, sich kaum erfüllen werden, wird der Kanal doch die strategische Gesamtlage im Stillen Ozean entscheidend beeinflussen.

Man übersieht daher die militärische Bedeutung der Frage erst vollständig, wenn man dem Ausbau des neuen Stützpunktes einen Platz anweist in der ganzen Entwicklung der amerikanischen Marinepolitik und erwägt, welche Rolle Pearl Harbour

im Kriege mit einem westlichen Gegner zufällt. Seitdem namhafte und starke Bewerber überall an den Küsten des Stillen Ozeans aufgetaucht sind, bedeutet der Kampf um die Seeherrschaft im ganzen Meeresgebiet, also die Vernichtung der feindlichen schwimmenden Streitkräfte, Ziel und Inhalt eines jeden Krieges in diesem Gebiet. Seitdem ist jeder vorgeschobene Inselstützpunkt im Stillen Ozean für die Vereinigten Staaten im Kriegsfalle ein verlorener Posten, wenn nicht durch die Flotte die Zugangsstraßen über See den eigenen Streitkräften frei gehalten, den fremden gesperrt werden können. Der Ausbau der Flotte wurde also die erste Aufgabe für die Union; sie ist mit Nachdruck in Angriff genommen worden.

Bei der Unmöglichkeit, eine genügend starke Streitmacht sowohl an den atlantischen Küsten wie an den Westufern des Kontinents zu halten, wurde weiterhin der Bau des Panamakanals zu einer militärischen Notwendigkeit und erhielt eine strategische Bedeutung, die der wirtschaftlichen voraussichtlich überlegen ist. Die ganze Stellung der Vereinigten Staaten im Stillen Ozean beeinflussend, muß der neue Wasserweg auch einem Stützpunkt auf den Hawaii-Inseln außerordentlich erhöhten Wert verleihen; denn die Inseln werden nun zu einer westlichen Schutzwehr für den Kanal und bei der zu erwartenden Steigerung des Verkehrs von vermehrter Bedeutung im Kreuzerkriege. Flotte und Kanal haben für die Lösung der pazifischen Frage mehr oder weniger latenten Wert, sind aber Grundbedingung für jedes weitere Vorgehen der Union nach Westen.

Hier nun gliedert sich auch in bezug auf die zeitliche Fertigstellung — neben der Befestigung des Isthmus und der für die östlichen Zugangsstraßen zum Kanal wichtigen strategischen Punkte — der Ausbau von Pearl Harbour der Entwicklung an; dieser Ausbau nun allerdings ausschließlich und offenkundig auf das eine militärische Ziel im Stillen Ozean gerichtet und daher nach außen hin Aufsehen erregend. Schwierig wird ein Seekrieg auf so große Entfernungen, wie der Stille Ozean sie bietet, immer sein; er wird aber überhaupt erst möglich, wenn die Vereinigten Staaten-Flotte auf ihrem Wege nach Westen den „Brückenkopf zum Feindesland" in sicherer Hand hat und in Pearl Harbour einen geschützten Ruheplatz, einen zweiten Heimats- und Ausgangshafen, wenn auch mit beschränkten Hilfsmitteln, findet. Gelingt es mit Hilfe Pearl Harbours, den Feind zu erreichen und zu schlagen, so sind auch die Philippinen gerettet.

Neuerdings wird die ständige Verlegung eines Verbandes nach den Hawaii-Inseln vielfach in der Presse erörtert; auch in Marinekreisen wird für Pearl Harbour nach seiner Fertigstellung die Zuteilung eines starken Panzerkreuzergeschwaders gefordert. Die Durchführung dieses Planes würde die Stellung der Vereinigten Staaten im Stillen Ozean zweifellos verstärken und die Bedeutung des neuen Stützpunktes hell ins Licht rücken; zu der Bewertung des Platzes selbst würde jedoch ein neues Moment dadurch nicht hinzukommen.

Zwar stellt sich das Aufgeben der Philippinen als Hauptstützpunkt nach außen hin beinahe wie ein Zurückweichen, wie eine Defensivmaßregel dar. Auf Grund näherer Betrachtung aber werden wir den militärischen Wert des Ausbaues von Pearl Harbour darin sehen dürfen, daß die Vereinigten Staaten durch ihn — im Anschluß an die anderen erwähnten Faktoren — in die Lage gesetzt werden, einen

offensiven Seekrieg im Stillen Ozean zu führen, einen Krieg also, der sich nicht auf die engste Verteidigung der eigenen Küstenplätze beschränkt, sondern die Behauptung aller im Stillen Ozean zu verteidigenden Besitztümer zum Ziel haben kann.

Schluß.

Wie schon zu Beginn erwähnt wurde, kann von einer unbedingten Herrschaft der Vereinigten Staaten im Stillen Ozean auch nach der Herstellung des neuen Flottenstützpunktes nicht ernsthaft gesprochen werden. Viel eher stellt Pearl Harbour ein Gleichgewicht in den Machtverhältnissen dort her. Ozeane werden voraussichtlich nie einer einzigen Nation gehören, sondern stets der Gesamtheit zu dienen haben. Und wie während des letzten Abschnittes der Geschichte eines räumlich enger begrenzten Gebiets die Forderung nach der Erhaltung des „europäischen Gleichgewichts" im Wechselspiel der nationalen Kräfte immer wieder zum Durchbruch kam, so wird vielleicht auf dem erweiterten Schauplatz der Erdgeschicke der Grundsatz von den freien Meeren als Gemeingut aller Völker tieferen Sinn und neuen Inhalt bekommen.

E. E. Sch.



Kann Nebel die Kompasse ablenken?

Von Prof. Dr. H. Maurer.

(Mit 1 Skizze.)

In dem Vortrag, den Dr. Anschütz-Kaempfe über seinen „Kreiselkompaß" im April 1909 in Hamburg gehalten hat und dessen Inhalt in den „Annalen der Hydr.", 1909, S. 366 wiedergegeben ist, wurde erwähnt, daß bei Nebel Differenzen zwischen den Angaben von Magnet- und Kreiselkompassen aufgetreten und bei Eintritt von klarem Wetter wieder verschwunden seien. Hieran wurde die Theorie geknüpft, es könnten elektrische Ströme, die die Ladung der Nebelwolke durch den Schiffskörper nach dem Meere ableiteten, den Magnetkompaß beeinflussen. Begreiflicherweise hat diese Theorie in Schiffahrtskreisen eine gewisse Beunruhigung hervorgerufen, die z. B. in dem Aufsatz von Kapitän Simonsen in der „Hansa", 1909, S. 466, zum Ausdruck gekommen ist. In der Tat wäre es im äußersten Maße bedenklich, wenn gerade im Nebel, wo eine Azimutkontrolle erschwert oder ganz unmöglich, der Navigateur also ganz auf seinen Kompaß angewiesen ist, dieser tatsächlich unbekannte Ablenkungen erfahren könnte.

Es muß hier zunächst festgestellt werden, ob Fälle bekannt geworden sind, in denen nachweisbar die Deviation eines Kompasses im Nebel eine andere war, als bei sichtiger Luft, und wo gleichzeitig andere bekannte Ursachen einer Kompaßstörung sicher ausgeschlossen waren. Innerhalb der Kaiserlichen Marine ist auf S. M. Schiffen eine derartige Beobachtung nicht bekannt geworden. Der von Dr. Anschütz selbst genannte Fall hat sich nicht feststellen lassen, trotz wiederholter Anfragen bei der Firma sowie bei dem Kommando S. M. S. „Schlesien". Auf diesem Schiff sind nach Angabe der Firma Unterschiede zwischen Peil- und Kreiselkompaß aufgetreten, die im Nebel um 5° anders als bei sichtiger Luft gewesen sind. Dem Schiffspersonal war es unbekannt, daß jemals eine solche Beobachtung gemacht worden sei, und von der Firma konnte nicht mehr angegeben werden, wann die betreffende Beobachtung stattgefunden habe, so daß gar nicht näher untersucht werden konnte, ob nicht andere Gründe als der Nebel die betreffende Differenz hervorgerufen haben. Nun sind ja der Anlässe, die auf einem Kriegschiff den Kompaß ablenken können, gar viele; der Betrieb mit eisernen Maschinen und Geräten, beweglichen großen Eisenmassen und elektrischen Einrichtungen aller Art bringt so viele Möglichkeiten einer Kompaßbeeinflussung, daß es immer näher liegt, derartige Ursachen für eine solche Störung verantwortlich zu machen, als zu einer fremdartigen Hypothese zu greifen. Es kommt hinzu, daß das Schiff während der Zeit nach Angabe der Firma an der Boje gelegen hat, wobei der Hafenbetrieb — Anlegen von Barkassen, Prähmen und Wasserfahrzeugen, Schwenken von Kranen usw. — besondere Störungsanlässe mit sich bringen kann. Außerdem muß berücksichtigt werden, daß die Angaben der Kreiselkompasse nicht immer so einwandfrei sind, daß bei auftretenden Differenzen zwischen beiden Kompassen die Ursache stets beim Magnetkompaß zu suchen wäre; auch bei ruhig liegendem Schiff sind längere Zeit anhaltende Falschweisungen des Kreisels um mehrere Grade vorgekommen, ohne daß

der Grund dafür hätte angegeben werden können. In diesem Fall hat sich also nicht feststellen lassen, ob wirklich der Peilkompaß während des Nebels eine andere Deviation als bei klarem Wetter gehabt hat, und noch weniger, ob, wenn dies wirklich der Fall war, alle anderen bekannten und wahrscheinlichen Störungsursachen ausgeschlossen waren.

Über den einzigen sonstigen mir bekannten Fall, wo mit Nebel eine Kompaßstörung zeitlich zusammenfiel, hat Kapitän Niß vom Dampfer „Pallanza" der Hamburg-Amerika Linie berichtet. Seinen in der „Täglichen Rundschau" vom 19. Juni 1909 erschienenen Bericht hat Kapitän Niß später durch genauere Angaben ergänzt. Nach der Beschreibung von Nordlichtern, gesehen auf dem Dampferweg nach New York in der Nacht vom 14. zum 15. Mai 1909 in etwa 62° bis 64° West-Länge und in der Nacht vom 15. zum 16. Mai während der Ansteuerung des Nantucket-Feuerschiffes, fährt der Bericht fort: „Zu gleicher Zeit (10 Uhr abends bis nach Mitternacht) wurde sehr häufiges Wetterleuchten im Westen beobachtet. Um 2^{48} Uhr morgens am 16. Mai passierte „Pallanza" das Nantucket-Feuerschiff mit stündlicher Fahrt von etwa 11 kn. Mittlerweile, bei 1 Uhr vorm. herum, war das Nordlicht im NW verschwunden, und das im NO hatte sich langsam nach ungefähr rechtweisend Ost verschoben, wo es bis Tagesanbruch sichtbar blieb. Das Wetterleuchten im Westen hatte ununterbrochen fortgedauert. Um 7^{20} Uhr morgens lief dann das Schiff in eine Nebelbank hinein, in der die Kompasse sofort zu laufen begannen und ersichtlich magnetische Störung stattfand. Mehrfach angestellte Beobachtungen ergaben dann eine plötzliche Zunahme der östlichen Deviation des Regelkompasses um 1,5° im Mittel. G e n a u e E i n z e l b e r e c h n u n g e n w a r e n n i c h t m ö g l i c h w e g e n d e r U n r u h e d e r K o m p a ß r o s e n, d i e b i s z u 25° n a c h j e d e r S e i t e a u s s c h l u g e n. Mit dem Verschwinden des Nebels um 10 Uhr morgens verschwand auch die magnetische Störung. So weit das Manuskript meines Berichtes, dem ich außer dem gesperrt gedruckten Passus, der in den Zeitungen nicht mitgedruckt war, hinzufügen möchte, was folgt:

Vor Eintreten des Nebels wurde beobachtet:

um 6^{45} Uhr vorm. ($\varphi = 40° 31' N$; $\lambda = 70° 59' W$) Kurs N 81° W am Regelkompaß

Sonnen ⦶ Peilung = N 92° O
⊙ Azimut = N 82,2° O
Gesamtfehler des Kompasses = 9,8° W
Ortsmißweisung = 11° W
Deviation = 1,2° Ost

Im Nebel wurde beobachtet (als Mittel einer Reihe von Wahrnehmungen)

um 9^{20} Uhr vorm. ($\varphi = 40{,}5° N$; $\lambda = 71{,}2° W$) Kurs N 81° W am Regelkompaß

Sonnen ⦶ Peilung = N 117,5° O
⊙ Azimut = N 109,5° O
Gesamtfehler des Kompasses = 8° W
Ortsmißweisung = 11° W
Deviation = 3,0° Ost

Der gleichzeitig beobachtete Steuerkompaß des Schiffes verhielt sich in allen Punkten genau analog dem Regelkompaß."

Die beobachtete Ablenkung des Kompasses, die nach den Beobachtungen etwa 1,8° betrug, ist kaum als sicher anzunehmen, da die Rosen bis zu 25° nach jeder Seite ausschlugen; dabei ist es kaum möglich, die Mittellage bis auf 1° genau zu bestimmen. Dagegen ist diese Unruhe der Kompaßrosen, die eine wesentliche Schwächung der Richtkraft vermuten läßt, sehr merkwürdig. Da Nordlichtbeobachtungen vorangegangen waren, lag die Vermutung nahe, daß ein erdmagnetisches Gewitter an den Erscheinungen beteiligt gewesen sei. Auf eine diesbezügliche Anfrage hat der Direktor des erdmagnetischen Instituts in Potsdam, Prof. Ad. Schmidt, die gütige Auskunft erteilt, daß in Potsdam eine ziemlich starke magnetische Störung am 14. Mai 4½ Uhr vorm. (Greenw. Zeit) bis zum 15. Mai 4 Uhr vorm. beobachtet worden ist, daß aber am 16. Mai nur unbedeutende Unruhe herrschte. Wenn diese auch im Atlantik stärker gewesen sein könne, so sei doch eine am Kompaß zum Ausdruck kommende Ablenkung dadurch ausgeschlossen. Daß in der Tat im Westen die magnetische Störung länger angehalten hat, dafür sprechen sowohl die Tatsache, daß das amerikanische Observatorium in Cheltenham magnetisches Gewitter, vom 14. Mai 4³⁴ Uhr vorm. bis zum 16. Mai 9 Uhr vorm. während, angibt, allerdings ohne nähere Mitteilung über Intensität und Verlauf, als auch die auf der „Pallanza" in der Nacht auf den 16. Mai beobachteten Nordlichter. Auch die Art der Störung, länger andauernde Schwächung der Horizontalkomponente, von unruhigem Hin- und Hergehen der Deklination begleitet, wäre mit dem Charakter eines magnetischen Gewitters vereinbar. Gegen diese Erklärung spricht aber der Umstand, daß während der kräftigsten Nordlichtentfaltung selbst keine Unregelmäßigkeiten am Kompaß beobachtet wurden und daß eine so intensive Schwächung der Richtkraft, die dabei mehrere Stunden anhält, erdmagnetische Vorgänge bedingt, die sich auch in Potsdam durch mehr als eine unbedeutende Unruhe hätten dokumentieren müssen. Auch sei darauf aufmerksam gemacht, daß selbst bei den stärksten erdmagnetischen Gewittern, wo auf zahlreichen Schiffen Nordlichter beobachtet wurden, niemals Klagen über Kompaßstörungen laut geworden sind. (Vgl. z. B. die Zusammenstellungen in den „Ann. d. Hydr.", 1882, S. 512, 1883, S. 392, und 1904, S. 125.)

Man kann ferner daran denken, im Gegensatz zu einer die ganze Erde betreffenden erdmagnetischen Störung, lokale luftelektrische Erscheinungen zur Erklärung heranzuziehen, da die ganze Nacht hindurch Wetterleuchten beobachtet worden ist. Indessen sind bemerkenswerte Kompaßablenkungen durch Luftelektrizität, wenn nicht Blitze in das Schiff oder in seiner Nähe niedergingen, nie bekannt geworden; außerdem wäre auch gegen eine solche Vermutung einzuwenden, daß zur Zeit des kräftigsten Wetterleuchtens keine Kompaßbeeinflussung wahrgenommen wurde, während sie in der Fahrt durch den Nebel auftrat. Jedenfalls bleibt hier das zeitliche Zusammenfallen einer deutlichen Kompaßstörung (Schwächung der Richtkraft) mit Nebel bestehen, ohne daß eine Erklärung dieser Erscheinung durch bekannte Fehlerquellen sich hat auffinden lassen.

Weitere einwandfreie Beobachtungen einer Kompaßbeeinflussung bei Nebel sind mir dagegen nicht bekannt geworden. In der deutschen nautischen Literatur habe ich keine solche Beobachtung finden können, und was die Erfahrungen auf englischen Schiffen anlangt, so möge das Urteil aus dem Admiralty Manual for the deviations

of the compass hier wiedergegeben sein: „It has been sometimes supposed that fogs and peculiar states of the atmosphere affect the compass. There appears, however, to be no ground for this supposition. No ordinary meteorological phenomenon appears to have any appreciable effect on the compass; from this of course must be excepted the occasional effect of lightning.“

Die allgemeine Angabe, daß Schiffsführer öfter erfahren haben, daß sie sich im Nebel tatsächlich auf einem andern Kurs befanden als sie nach ihrem Kompaß annahmen, oder daß es sich bei Strandungen im Nebel herausgestellt hat, daß der gefahrene Kurs nicht der beabsichtigte war, darf man nicht als Beleg für Ablenkungen des Kompasses durch Nebel annehmen. Denn gerade die Fahrt in unsichtigem Wetter ist ja die ernsteste Probe darauf, ob die Deviation des Kompasses wirklich genau bekannt ist. Es kommt hier zunächst darauf an, wie scharf die Deviationskontrolle durchgeführt ist und ob ihre Ergebnisse sachgemäß ausgenutzt werden. Das einfachste Verfahren, die zuletzt für den betreffenden Kurs beobachtete Deviation als richtig anzusehen, kann zu Fehlern führen, wenn einige Zeit oder Verseglung oder beides zwischen der letzten Bestimmung und ihrer Verwendung liegen. Es können dadurch die magnetischen Verhältnisse des Schiffes oder des Ortes und damit die Deviation anders geworden sein. Auch wenn Flinderstangen benutzt sind, die die Erhaltung der Kompensation trotz der Verseglung anstreben, so ist doch nicht selbstverständlich, daß dieses Ziel erreicht ist. Um eine Flinderstange richtig setzen zu können, sind gute Deviationsbestimmungen an zwei Orten mit recht verschiedenen erdmagnetischen Verhältnissen Vorbedingung. Außerdem aber hat dies Verfahren zur Voraussetzung, daß die halbkreisförmige Deviation nur tatsächlich permanentem und vertikal induziertem Schiffsmagnetismus ihre Entstehung verdankt. Sobald remanenter Magnetismus neben wirklich permanentem einen meßbaren Einfluß hat, sind Differenzen möglich. Im allgemeinen zeigt besonders die Querschiffskomponente C, vor allem auf neuen Schiffen, mitunter aber auch noch einige Jahre nach dem Bau stärkere Veränderlichkeit; und solange diese Veränderlichkeit nicht verschwunden ist, ist eine konstant richtig bleibende Kompensation nicht möglich.

Mit besonderer Vorsicht sind Fälle aufzunehmen, wo der Schiffsführer eben durch Nebel gezwungen war, vorsichtshalber einen anderen Kurs als bisher zu steuern, da dann im allgemeinen längere Zeit seit der letzten Deviationskontrolle für diesen Kurs verstrichen sein wird.

Ferner liegen auch im Schiffsbetrieb gewisse Ursachen, die eine scheinbare Einwirkung des Nebels auf die Kompasse vortäuschen können. Bei der gewaltigen Rolle, die Eisen und Stahl einerseits und die Elektrizität anderseits auf den Schiffen spielen, ist es sehr wohl denkbar, daß unter den Maßnahmen, die das Aufkommen von Nebel nach sich zieht, auch solche eintreten, die den Kompaß beeinflussen können. Die Fahrt wird ermäßigt, und es werden Signale gegeben, wobei Maschinen und Stromleitungen in Tätigkeit kommen können, die vorher unbenutzt waren, und wobei Schornsteine und Eisenrohre in der Umgebung des Kompasses ihre Temperatur und damit ihren Magnetismus ändern können. Ferner kann die verminderte Helligkeit — oder der vielleicht einsetzende Scheinwerferbetrieb — die Anstellung von vorher stromlosen Beleuchtungs-

stromkreisen veranlassen, was besonders, wenn der Schiffskörper selbst zur Stromleitung mit benutzt wird — bei einpoliger Schiffsstromanlage — zu Kompaßstörungen führen kann.

Auf die zahllosen nautischen Kuriosa, in denen die sonderbarsten Ursachen für anfangs ganz unerklärliche Kompaßablenkungen gefunden worden sind, will ich nicht näher eingehen. Es genüge, an jene Fälle zu erinnern, wo der Steurer durch ein Bruchband oder einen elektrischen Rheumatismusgürtel, durch einen Eisendraht im Mützenrand oder durch eine Taschenlampe den Kompaß abgelenkt hat, oder an jenen Fall, wo ein englischer Küstendampfer im Nebel fast gestrandet wäre, weil ein Hausierer seinen Korb mit Messern u. dgl. in der Nähe des Kompasses abgestellt hatte. („Hansa", 1886, S. 119.)

Wir gehen nun auf die Frage über, ob nach der heutigen Kenntnis der Luftelektrizität eine merkliche Beeinflussung der Kompasse durch Nebel im Sinne der Theorie von Dr. Anschütz erwartet werden kann. Dr. Anschütz nimmt an, daß der eiserne Schiffskörper die in der Nebelwolke enthaltene Elektrizität nach dem Meere hin ableitet und daß diese Entladungsströme den Kompaß ablenken können. Die Grundfrage ist hierbei die: Sind die Elektrizitätsmengen, die der Schiffskörper dem Nebel entnehmen kann, groß genug, daß ihr Transport auf den durch den Schiffskörper gegebenen Wegen einen Strom darstellt, der die Kompaßrose merklich ablenken kann. Es handelt sich in der Luftelektrizität um Erscheinungen der statischen Elektrizität, und dementsprechend finden wir bei normalen Verhältnissen in der Luft wohl recht hohe elektrische Spannungsunterschiede — ein paar hundert Volt auf 1 m Erhebung — aber nur sehr geringe Elektrizitätsmengen und damit auch im Schiffskörper so minimale Ströme, daß sie mit den feinsten Hilfsmitteln kaum nachweisbar und am Kompaß sicher nicht zu erkennen sind. In der untersten, der Erdoberfläche unmittelbar aufliegenden Schicht sammeln sich die größten Elektrizitätsmengen, aber auch hier enthält nach den Messungen von Daunderer („Physik. Zeitschrift", 1909, S. 115) ein Kubikkilometer der 1 m dicken untersten Schicht bei normaler Wetterlage nur etwa 2 Coulomb positive und etwa 1,8 Coulomb negative Elektrizität. Der Gehalt kann sich bei besonderer Wetterlage, z. B. vor Gewitter oder bei starker Sonnenstrahlung, bedeutend steigern. Schon dieser letzte Zusatz zeigt, daß wir bei sonnigem Wetter die gedachte Stromwirkung vielleicht noch in stärkerem Maße zu erwarten hätten als bei Nebel; und wenn eine solche Einwirkung tatsächlich bei Nebel vorkäme, so müßte man sie auch bei sichtiger Luft, wo sie sehr leicht zu konstatieren wäre, schon oft beobachtet haben. Aber diese Elektrizitätsmengen sind viel zu gering, als daß ihr Abfluß am Kompaß erkannt werden könnte. Wollten wir selbst statt der 2 Coulomb 200 Coulomb im Kubikkilometer annehmen und die ebenfalls vorhandene negative Elektrizität, die der positiven entgegenwirkt, ganz unberücksichtigt lassen, so müßten wir, um einen Strom von nur 1 Ampère zu erhalten (der in der Sekunde 1 Coulomb Elektrizitätsmenge transportiert), annehmen, daß der Schiffskörper in jeder Sekunde $\frac{1}{200}$ Kubikkilometer, d. h. 5 Millionen Kubikmeter Luft völlig entlade; dies ist gänzlich undenkbar. Wir wollen uns vorstellen (dieselbe stark übertriebene positive Ladung in der Nebelwolke gerechnet), es gelänge, die Einrichtung so ungünstig zu treffen, daß bei einer Relativbewegung von 20 $\frac{\text{Meter}}{\text{Sekunde}}$ zwischen Luft und Schiff 500 qm seiner Oberfläche in jeder Sekunde 10 000 cbm Luft entladen und diesen Entladungsstrom, der in Wirklichkeit breit verteilt durch das Schiff fließt, kon-

zentriert in nur 1 m Abstand im Halbkreis um den Kompaß zu führen, so hätten wir da einen Strom von 2 Milliampère Stärke, der den Kompaß um 6 Bogensekunden ablenken würde. Also auch bei den übertriebensten Steigerungen der in Betracht kommenden Größen gelingt es nicht, auch nur annähernd an die untere Grenze der am Kompaß wahrnehmbaren Winkelablenkungen heranzukommen. Allerdings haben wir bei dieser Betrachtung nur die Entladung derjenigen Luftmenge berücksichtigt, die wir bei der angenommenen relativen Bewegung von Luft und Schiff als an dieses herankommend ansahen. In Wirklichkeit würde auch bei völliger Ruhe von Luft und Schiff durch die elektrische Leitfähigkeit der Luft und den bei dem vorhandenen Spannungsgefälle entstehenden Transport von Elektrizität ein Strom entstehen. Aber auch dieser Entladungsstrom ist viel zu minimal. Nach Daunderers Messungen beträgt dieser Leitungsstrom unter normalen Verhältnissen auf 1 qm Querschnitt weniger als 5 Billiontel Ampère. Rechnen wir auch diesen Strom 100 mal so groß und auf 1000 qm Schiffsoberfläche niedergehend unmittelbar am Kompaß vorbeigeführt, so erhalten wir 0,5 Milliontel Ampère, eine noch bedeutungslosere Größe als vorher.

Dafür, daß die Elektrizitätsladungen im Nebel von anderer Größenordnung seien als bei sichtiger Luft, haben die Beobachtungen keinen Anhalt ergeben. Die elektrische Spannung steigt allerdings mit abnehmender Luftsichtigkeit, aber doch nur sehr wenig. Nach einer freundlichen Mitteilung des Königl. Preußischen Meteorologischen Instituts hat beispielsweise in Potsdam in dem Halbjahr von Oktober bis März das Potentialgefälle auf 1 m Erhebung an heiteren Tagen durchschnittlich 300 Volt, bei Nebel durchschnittlich 400 Volt betragen. Es sind also bei Nebel danach keine andersartigen Erscheinungen als bei sichtiger Luft zu erwarten. Aus diesen Beobachtungen geht hervor, daß, wenn wirkliche Kompaßstörungen durch Nebel vorkommen sollten, hierfür andere Erklärungen herangezogen werden müssen als die Ströme im Schiffskörper, die die minimalen Elektrizitätsmengen der Luft nach dem Meere hin abführen. Das Königl. Preußische Meteorologische Institut hat darauf aufmerksam gemacht, daß vielleicht einmal eine elektrische Ladung eines Teils der Kompaßglasscheibe den Kompaß durch elektrostatische Anziehung ablenken könne, aber selbst mit Recht darauf hingewiesen, daß gerade bei feuchter Luft sich am allerwenigsten eine solche Ladung erhalten dürfte, so daß diese Fehlerquelle eher bei äußerst trockener als bei nebeliger Luft in Betracht kommen könne. Bei der im allgemeinen feuchten Luft auf See ist das Auftreten eines solchen Fehlers schon bei Trockenkompassen äußerst unwahrscheinlich, und die schwere Rose der Fluidkompasse wird sich durch solche elektrische Ladungen des Kompaßdeckels sicher nicht ablenken lassen.

Dagegen dürften andere Kompaßstörungen als wirkliche Folge des Nebels wohl denkbar sein, ohne daß gewollte Eingriffe in den Schiffsbetrieb stattfinden. Und zwar sind dies die Einwirkungen von Temperaturänderungen und die Änderungen elektrischer Strombahnen, falls der Schiffskörper selbst von der Leitung der an Bord erzeugten elektrischen Betriebsströme nicht sicher ausgeschlossen ist. Nebel ist im allgemeinen von Abkühlung begleitet, da ja die Kondensation des Wasserdampfes Abkühlung der Luft bedingt und außerdem der Nebel die Erwärmung der vorher von der Sonne bestrahlten Eisenmassen aufhebt und damit ihre Magnetisierung ändert. Wie groß solche Einflüsse sein können, darüber liegen einige interessante Beobachtungen vor. So hat nach

den „Ann. d. Hydr.", 1890, S. 101, auf dem Dampfer „Magellan" auf der Fahrt nach Südamerika die Deviation des Peilkompasses vor- und nachmittags systematisch einen Unterschied von $3^1/_2$° aufgewiesen, je nachdem die Backbordseite oder die Steuerbordseite des Schiffes von der Sonne erwärmt war. Ähnliche Beobachtungen findet man in der „Hansa", 1900, S. 372 und 422 und 1901, S. 319 diskutiert. Daraus geht hervor, daß Temperaturänderungen am Schiffskörper merkliche Kompaßstörungen hervorrufen können. Ebenso kann auch die Änderung der Temperatur der Kompensationsmagnete auf die Deviation einwirken.

Im allgemeinen werden die Änderungen des magnetischen Moments der Kompensationsmagnete geringer als die analogen Größen für den Schiffskörper sein, wenn man dieselben Temperaturänderungen voraussetzt. Bei stärkerer Magnetisierung pflegt nämlich der Temperaturkoeffizient, das ist die Momentänderung auf 1° Temperaturschwankung, kleiner zu sein; bei guten Magneten beträgt er 0,3 bis 1‰. Bezeichnet man diesen Temperaturkoeffizienten mit α, die Temperaturänderung in Celsius-Graden mit t und die dadurch entstehende Kompaßablenkung mit δ, so ist angenähert $tg\delta = \alpha t \cdot tgC$, wenn C derjenige Winkel ist, um den der Kompensationsmagnet, ostwestlich gerichtet an seinem Platze sitzend, die Rose im ungestörten Feld ablenken würde. C ist ja in der Regel ein großer Winkel. Setzt man beispielsweise $\alpha = 0{,}001$, $t = 10°$ und $C = 45°$, so wird $\delta = 0{,}6°$. Bei einem praktischen Versuch wurde an einem Kompaß eine Maximalablenkung von 53° durch permanente Magnete erzeugt, die das Schiffsfeld darstellen sollten. Dann wurde diese Deviation durch zwei B-Magnete in etwa 45 cm Rosenabstand kompensiert. Diese B-Magnete lagen in einer Wanne, die mit verschieden temperiertem Wasser gefüllt werden konnte. Änderte man die Wassertemperatur um 10°, so entstand eine Kompaßablenkung von 0,3°. Da der Temperaturkoeffizient des Schiffseisens größer als der der Magnete ist und die Ablenkungswinkel der halbkreisförmigen Deviation am unkompensierten Platz noch wesentlich über 53° hinausgehen können, sind an Bord größere Deviationen durch Temperaturänderung möglich. Immerhin zeigt die sehr kleine Zahl von Fällen in der Literatur, die derartige Einwirkungen melden, daß diese im allgemeinen klein sein dürften. Doch wäre es von Wert, wenn durch Deviationskontrollen bei plötzlichen kräftigen Änderungen der Lufttemperatur weitere Beiträge zur Klärung dieser Frage geliefert würden. Auch die Mitteilung von sicheren Beobachtungen, nach denen sich bei starker Temperaturänderung die Deviation nicht geändert hat, ist wertvoll.

Daß die Beleuchtungsstromkreise oft Kompaßdeviationen erzeugen, ist eine allbekannte Tatsache; als Beispiele aus der Literatur mögen aus den „Ann. d. Hydr.", erwähnt sein: 1889, S. 408 auf dem russischen Schiff „Derschawa", Änderung der halbkreisigen Deviation um 4,9°, 1906, S. 345, Notizen über die deutschen Schiffe, „H. H. Meyer" (Ablenkungen über 1 Strich), „Prinzregent Luitpold" (7°), „Salier" (unregelmäßige Störungen), „Erlangen" (6°), 1907, S. 214 auf dem Dampfer „Adler", Änderung der halbkreisigen Deviation um 3,8°. In der Kaiserlichen Marine haben die ungünstigen Erfahrungen über Kompaßablenkungen durch Ströme zu der allgemeinen Vorschrift geführt, daß die Anlage des Leitungsnetzes immer doppelpolig sein muß und daß in der Umgebung der Kompasse Hin- und Rückleitung jedes Stromes unmittelbar nebeneinander zu verlegen sind.

Durch Nebel können nun die Strombahnen tatsächlich beeinflußt werden. Bei einpoliger Anlage der Leitungsnetze, wenn der Schiffskörper die Rückleitung übernimmt, werden sich diese Strombahnen je nach der Leitfähigkeit der einzelnen Schiffsteile verteilen. Durch die Nebelfeuchtigkeit kann aber die Leitfähigkeit merklich verändert werden und bisher stromlose Flächen können nun Ströme aufnehmen. Aber auch bei doppelpoliger Anlage ist es nicht ausgeschlossen, daß durch die Feuchtigkeit an einzelnen Stellen Schiffsschluß entsteht, wo ein solcher bei trockenem Material nicht oder nur in ganz unwesentlichem Betrage vorhanden ist. Dabei kann die Wirkung von Nebel von derjenigen des Regens recht verschieden sein, weil bei Nebel die Feuchtigkeit andere Stellen erreichen wird als bei Regen. Besondere Aufmerksamkeit dürfte in dieser Hinsicht dem Kompaßbeleuchtungskabel zu schenken sein, weil dies bei freistehenden Kompassen der Feuchtigkeit besonders ausgesetzt ist und der Kompaßrose so sehr nahe kommt. In vereinzelten Fällen hat sich in der Kaiserlichen Marine in der Tat gezeigt, daß das Kompaßbeleuchtungskabel bei nicht völlig einwandfreier Verlegung merkliche Rosenablenkungen erzeugen kann.

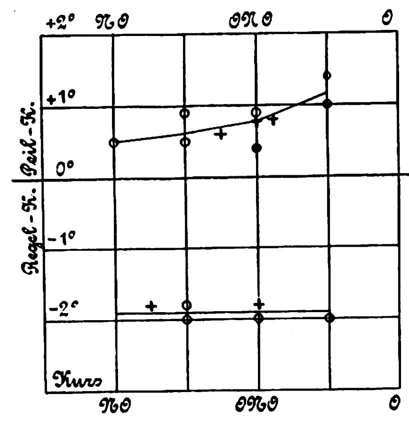
Ob auf dem Dampfer „Pallanza" jegliche Beeinflussung durch elektrische Ströme, die aus dem Schiffsbetrieb stammen, völlig ausgeschlossen war, ist hier nicht bekannt geworden.

Angesichts der Beunruhigung, die die Theorie von Dr. Anschütz hervorgerufen hat, sind die Schiffe der Hochseeflotte beauftragt worden, ihr Augenmerk darauf zu richten, ob sich bei Nebel Kompaßstörungen feststellen ließen. Einige Male konnten bei mehr oder weniger beschränkter Sichtigkeit sowie bei Nebel, durch den die Sonne eben noch sichtbar blieb, Deviationskontrollen ausgeführt werden. Es hat sich aus diesen Beobachtungen keinerlei Anhalt dafür ergeben, daß die Deviationen bei Nebel anderen Gesetzen folgten als bei sichtigem Wetter. (In gleichem Sinn spricht sich auch Herr Hechelmann aus, der in der „Hansa", 1909, S. 1270 sagt: „Außerdem habe ich auf mehreren hundert Schiffen, wenn sie im dichten Nebel auf der Elbe zu Anker lagen und die Sonne zeitweilig über dem Nebel durchblickte, Gelegenheit gehabt, etwaige Unterschiede mit den vor- oder nachherigen Beobachtungen festzustellen, doch immer mit negativem Erfolg.") Aus den Beobachtungen mögen die charakteristischsten, die bei schnell wechselndem Sichtigkeitsgrad der Luft in der Nähe von Kiel angestellt worden sind, in der folgenden Tabelle angegeben sein.

Vom Kommando S. M. S. „Deutschland" werden die Beobachtungen am 18. August 1909 folgendermaßen beschrieben: „Beim Auslaufen der Flotte aus dem Kieler Hafen wurde die Deviation um 8^{57} Uhr vorm. nach dem Passieren des Bülk-Feuerschiffes auf ONO-Kurs zu + 1,4° astronomisch bestimmt. Die Luft war diesig, Sichtweite etwa 5 sm, Lufttemperatur + 15,8°, Wassertemperatur + 15,6°, Wind ONO1. Um 10 Uhr trat plötzlicher dicker Nebel auf, so daß die Schiffe ankern mußten; jedoch war es möglich, die Deviation nach der Sonne zu bestimmen. Die Beobachtung ergab denselben Wert + 1,4° wie vorher. 11^{40} Uhr klarte es auf; nach dem Ankerlichten wurde die Deviation nochmals auf ONO-Kurs zu + 1,4° bestimmt. Die Sichtweite betrug etwa 5 sm, die Lufttemperatur 18,1°, die Wassertemperatur 15,5°, der Wind SO3.

Auf S. M. S. „Hannover“ wurden folgende Beobachtungen gemacht:

Datum	Zeit	Kompaßkurs	Wetter	Sichtigkeit	Deviation	
					Peilkompaß	Regelkompaß
18. August 1909	7^{48} Uhr vorm.	ONO	klar	8 sm	+ 0,8°	—
"	8^{23} "	NOzO½O	schwach dunstig	3 bis 6 sm	+ 0,6°	—
"	8^{35} bis 8^{43} vm.	ONO	"	4 sm	+ 0,4°	— 1,8°
"	9^{09} vorm.	ONO¼O	"	4 sm	+ 0,8°	—
"	9^{55} "	ONO	Nebel	—	+ 0,4°	—
"	9^{56} "	OzN	"	—	+ 1,4°	—
"	9^{57} "	ONO	"	—	+ 0,9°	—
"	9^{59} "	NOzO	"	—	+ 0,5°	—
"	10^{00} "	NO	"	100 m	+ 0,5°	—
"	10^{01} "	NOzO	"	100 m	—	— 1,8°
"	10^{21} "	NOzO	stark dunstig	0,6 bis 1 sm	+ 0,9°	— 2,0°
"	10^{27} "	ONO	"	0,6 bis 1 sm	—	— 2,0°
"	10^{35} "	OzN	"	1,5 sm	+ 1,0°	— 2,0°
19. August 1909	8^{30} "	NO½O	klar	8 bis 10 sm	—	— 1,8°
20. August 1909	vormittag	NO	"	10 bis 12 sm	—	— 2,0°



Die bei Nebel oder stark dunstiger Luft beobachteten Deviationen weichen von den bei sichtiger Luft auf denselben oder benachbarten Kursen gefundenen Werten nicht ab; in der kleinen Skizze sind erstere Beobachtungen durch Kreise, die anderen durch Kreuze bezeichnet.

S. M. S. „Mecklenburg“ beobachtete folgende Deviationen:

Am 17. August 1909 bei klarem Wetter:

ONO-Kurs	O-Kurs	OSO-Kurs
— 3,3°	— 4,0°	— 3,3°

Am 18. August 1909 im Nebel:

ONO-Kurs	O-Kurs	OSO-Kurs
— 3,0°	— 3,8°	— 3,2°

Auf S. M. S. „Kaiser Barbarossa“ wurde am 18. August 1909 gefunden:

Kurs	Deviation des Peilkompasses: Um 8 Uhr vorm. oder am Nachm. bei klarer Luft	Von 10^{16} bis 10^{11} Uhr vorm. im Nebel
NO	+ 0,9°	+ 0,9°
ONO	+ 1,0°	+ 1,1°
OzN	+ 0,9°	+ 1,1°
O	+ 0,8°	+ 0,8°
OzS	+ 0,6°	+ 0,5°
OSO	+ 0,4°	+ 0,3°

Auf S. M. S. „Schlesien" ergaben die Beobachtungen am 18. August 1909:

	Kurs NO	Kurs NOzO	Kurs OzN
bei sichtiger Luft	— 1,5°	— 1,5°	— 0,3°
10[17] bis 11[09] Uhr vorm. im Nebel	— 1,5°, — 2,1° — 1,5°	— 2,0°	— 0,3°

Alle beobachteten Differenzen liegen innerhalb der gewöhnlichen Beobachtungsfehler. Auf keinem Schiff hat sich ein abnormer Einfluß des Nebels auf den Kompaß gezeigt. Um weiteres Material zu beschaffen, ist die Fortsetzung dieser Beobachtungen von dem Kommando der Hochseeflotte angeordnet worden.

Der Inhalt der vorstehenden Arbeit kann kurz dahin zusammengefaßt werden:

Die einzige dem Verfasser bekannt gewordene zweifellos festgestellte Kompaßstörung, die zeitlich mit Nebel zusammenfiel, ist am 16. Mai 1909 auf dem Dampfer „Pallanza" beobachtet worden. Sie schien im wesentlichen in einer Richtkraftschwächung zu bestehen, da die Kompaßrose stark hin- und herging, ohne in der Mittellage wesentlich abgelenkt zu sein. Eine Erklärung dieser Erscheinung konnte nicht gegeben werden.

Elektrische Ströme, die die Elektrizitätsladung des Nebels durch das Schiff nach dem Meer ableiten, sind zu schwach, um Kompaßstörungen veranlassen zu können.

Mögliche Erklärungen für etwa bei Nebel auftretende Kompaßstörungen sind, abgesehen von den mannigfachen Anlässen, die der Schiffsbetrieb mit sich bringt, Temperaturänderungen im Schiffseisen und in den Kompensationsmagneten und Änderungen der Leitungsbahnen der im Schiff erzeugten Betriebsströme, falls das Leitungsnetz einpolig verlegt ist, oder falls Schiffsschluß nicht sicher ausgeschlossen ist.

Beobachtungen in der Kaiserlichen Marine haben keine Einwirkung des Nebels auf die Kompasse erkennen lassen.

Jedenfalls wäre es dankbar zu begrüßen, wenn auch anderwärts genaue Beobachtungen gemacht und bekannt gegeben würden, die zur Klärung der Frage beitragen, ob bei Nebel Kompaßablenkungen, die nicht aus dem Schiffsbetrieb erklärlich sind, vorkommen. Aber es ist notwendig, daß bei solchen Beobachtungen alle Aufmerksamkeit darauf gerichtet wird, alle im Schiffsbetrieb liegenden Störungsursachen auszuschalten oder genau zu messen. Ferner ist festzustellen, ob in der Tat der Kompaß bei sichtigem Wetter zuverlässiger gezeigt hat, als im Nebel. Wünschenswert sind Angaben, ob mit dem Nebel merkliche Temperaturänderungen aufgetreten sind und ob auch bei anderen Gelegenheiten Einflüsse von Wärmeschwankungen auf die Kompaßdeviation auf dem betreffenden Schiff gefunden worden sind. Endlich sollte mitgeteilt werden, ob das Leitungsnetz des Schiffes einpolig oder doppelpolig verlegt ist, ob sich elektrische Maschinen und Leitungen in der Umgebung der Kompasse befinden und ob festgestellt ist, daß deren Ein- und Ausschalten auch im Nebel den Kompaß nicht beeinflußt.



Die Reorganisation der französischen Marineverwaltung.

Der französische Marineminister, Admiral de Lapeyrère, hat neben der überaus lebhaften Reformtätigkeit auf militärischem Gebiet in den wenigen seit seinem Amtsantritt verflossenen Monaten die Zeit gefunden, mit Hilfe seines Unterstaatssekretärs die Organisation der Marinebehörden umzugestalten, deren komplizierter Betrieb und mangelhaftes Zusammenarbeiten von der parlamentarischen Untersuchungskommission im vergangenen Sommer so scharf kritisiert worden waren. Das vor kurzem erlassene Dekret — vom 18. Dezember 1909 — bezweckt eine klare Arbeitsteilung sowie eine genaue Festlegung der Verantwortlichkeit innerhalb der verschiedenen Behörden und sucht einen engeren und weniger komplizierten Zusammenhang zwischen den Provinzialbehörden und der Zentralinstanz dadurch zu schaffen, daß jedem Ressort der ersteren ein entsprechendes in der Zentralverwaltung gegenübergestellt ist.

Da es zu weit führen würde, auf die bisherige Organisation näher einzugehen, sei im Folgenden ein kurzes Bild der Neuordnung gegeben und dabei festgestellt, welche Änderungen gegen die frühere Organisation eingetreten sind, die im wesentlichen auf einem Dekret des Ministers de Lanessan vom 31. Januar 1902 beruhte.

Die Marinebehörden (administration maritime) lassen sich in 3 größere Gruppen zusammenfassen:

1. l'administration des forces navales — die Kommandobehörden der Seestreitkräfte;
2. l'administration a) des arrondissements maritimes et des ports militaires de la métropole; b) des établissements de la marine hors des ports; c) des ports militaires et des points d'appui hors de la métropole — der Befehlsbereich der Marinestationen im Inlande, der Stützpunkte im Auslande; dazu die Verwaltung einzelner Staatsfabriken;
3. l'administration centrale à Paris — die Zentralbehörde in Paris.

Bezüglich der administration des forces navales sind wesentliche Änderungen nicht getroffen. Die Chefs unterstehen nach wie vor direkt dem Minister. Ihre Verwaltungsfunktionen*) ebenso wie die der Unterbefehlshaber und Kommandanten sind durch die Bestimmungen über den Dienst an Bord festgelegt. Die innere Verwaltung an Bord erfolgt durch eine Kommission, deren Mitglieder — Kommandant, Erster Offizier und Zahlmeister — gemeinsam verantwortlich und für Versehen haftbar sind. Jedes Schiff ist hinsichtlich der Prüfung seiner Rechnungen einem Hafen zugeteilt, in dem der commissaire général (Beamter des höchsten Dienstgrades des Zahlmeisterkorps) die Geld-, Material- und Verpflegungsrechnungen revidiert, um gegebenenfalls dem Minister über Unregelmäßigkeiten, Überschreitungen usw. zu berichten. Unabhängig hiervon übt eine weitere Kontrolle der Zahlmeister beim Stabe des betreffenden Verbandes aus.

---

*) Wie der Ausdruck »administration« des forces navales etc. andeutet, handelt es sich hier nicht um die militärische Organisation der verschiedenen Behörden, sondern in erster Linie um den Teil des Dienstbetriebes, bezüglich dessen die Behörden der obersten Verwaltungsbehörde (die in Frankreich auch die oberste Kommandobehörde ist), unterstellt sind.



Da der Schwerpunkt der Reorganisation in der Regelung des Zusammenarbeitens der administration des arrondissements maritimes et des ports militaires de la métropole (Marinestationen) mit den Zentralbehörden liegt, deren gemeinsames Wirken in erster Linie den Bau, die Instandhaltung, Ausrüstung und Bemannung sowie die Mobilmachung der Flotte zum Zweck hat, so sei im Folgenden die Besprechung dieser beiden Gruppen von Behörden zusammengefaßt. Ihre Beziehungen zueinander sind in der Tabelle auf Seite 336 dargestellt; im Anschluß an die darin gegebene Übersicht sei die Tätigkeit der einzelnen Ressorts unter Hervorhebung der eingetretenen Änderungen erläutert.

Der gesamte Betrieb der Marine wird durch den Marineminister und den Unterstaatssekretär geleitet. Der Minister entscheidet alle Kommandoangelegenheiten und Fragen der Kriegsvorbereitung sowohl militärischer wie technischer Natur. Der Unterstaatssekretär bearbeitet die finanziellen Fragen, Justizangelegenheiten und reinen Verwaltungsfragen entsprechend dem besonderen Dekret über seine Dienstobliegenheiten (Oktoberheft 1909, S. 1136). Dem Minister ebenso wie dem Unterstaatssekretär ist ein Kabinett nebst Stab zugeteilt. Dies Kabinett entspricht in seiner Tätigkeit im allgemeinen der Zentralabteilung des Reichs-Marine-Amts. Den Hauptbestandteil des Ministeriums, die oberste Kommando- und Verwaltungsbehörde in sich vereinigend, bildet die eigentliche administration centrale, neben der die conseils, commissions und comités consultatifs sowie in zweiter Linie die inspections générales mit nur beratendem Einfluß stehen.

Von den beiden militärischen Ressorts der Zentralverwaltung hat der Etat-Major général — entsprechend etwa unserem Admiralstab der Marine, indessen in Frankreich eine Unterabteilung des Ministeriums — seine bisherige Organisation behalten. Seine Aufgaben sind: Vorbereitung für den Krieg, Organisation der Seestreitkräfte, Mobilmachung und Bewegungen der Flotte. Die Nautische Abteilung ist ihm unterstellt. Von den übrigen Ressorts der Zentralverwaltung werden ihm alle Nachrichten zugestellt, deren er für die Ausübung seiner Dienstfunktionen bedarf. Die Stellung des Chefs des Generalstabes der Marine war in Frankreich seit langem naturgemäß diejenige, durch die bei dem häufigen Wechsel des Marineministers die maritim-militärische Tradition gewahrt werden konnte; gerade dies war für Minister wie Pelletan ein Grund, die Befugnisse dieses Chefs möglichst einzuschränken. Erst M. Thomson räumte dem Chef des Generalstabes wieder einen weitergehenden Einfluß auf die militärischen Entschließungen ein, der jetzt abermals eine Stärkung erfahren hat.

Die Aufgaben des service central du personnel militaire de la flotte — unserer Militärischen Abteilung zu vergleichen —, des zweiten der militärischen Zentralressorts, umfassen folgende Punkte: Die Angelegenheiten der Seeoffiziere und Ingenieure, der Mannschaften und des sonstigen Personals der Flotte; die Einberufung und Ausbildung der Reservisten; die Angelegenheiten des Personals, das in den Kriegshäfen dem Chef des Stabes und dem Major général unterstellt ist; die Marine-Gerichtsbarkeit und die Marinegefängnisse. Dieses Ressort stellt den Rest des früheren service de la flotte armée dar, dessen 1. sous-direction es bisher bildete. Es ist insofern erheblich entlastet worden, als die frühere 2. sous-direction (service

	Services militaires centraux (die militärischen Zentralressorts)		**Directions et Services centraux de travaux** (die technischen Departements und Abteilungen)			**Unterstaatssekretär der Marine** (Kabinett und Stab).					
Administration centrale	Etat-Major général (Generalstab der Marine)	Service (spät. Direction) du Personnel militaire de la flotte	Direction centrale des constructions navales	Direction centrale de l'artillerie navale	Service central des travaux hydrauliques	Service (spät. Direction) central de l'Intendance maritime	Service (spät. Direction) central de santé	Direction centrale de la navigation et des pêches maritimes	Direction de la comptabilité générale	L'Administration de l'Etablissement des Invalides	Contrôle administratif
	Chef: Vice-amiral.	Chef: Contre-amiral ou capitaine de vaisseau.	Chef: Directeur du génie maritime. Einteilung: 1. Sous-direction: bureau des ateliers, bureau administratif, section des torpilles. 2. Section technique des constructions neuves. 3. Bureau des réparations. 4. Service de surveillance (Baubeaufsich. a. d. Privatwerften).	Chef: Ingénieur en chef de l'artillerie navale. Einteilung: 1. Bureau technique. 2. Bureau administratif. 3. Inspection des fabrications de l'artillerie. 4. Laboratoire central de l'artillerie.	Chef: Inspecteur en chef des ports et chaussées. Einteilung: 1. Service technique. 2. Bureau administratif.	Chef: Commissaire en chef.	Chef: Médecin en chef.	Chef: Administrateur de l'Inscription maritime (höherer Beamter eines besonderen Militärbeamtenkorps für die I. m.)	Chef: Höherer Zivilbeamter.	Chef: Höherer Zivilbeamter.	Chef: contrôleur général des Spezialbeamtenkorps der Kontrollbehörde.
Conseils, Commissions, Comités consultatifs. Inspections générales.	**Conseil supérieur.** 4 Vice-amiraux, **inspecteurs généraux** des forces navales, des écoles du matériel, de la défense **sousmarine.**		Inspecteur général des constructions navales	Inspecteur général de l'artillerie navale	Inspecteur général des travaux hydrauliques	Inspecteur général de l'Intendance maritime	Inspecteur général du service de santé	Diese Inspekteure, zusammen mit dem Mécanicien inspecteur général, heißen **inspecteurs généraux techniques.**			
			Comité Technique mit der Commiss. perman. d'essais des bâtiments neufs. **Commission centrale des machines et du grand outillage.** Vorsitz: Inspecteur général du génie maritime.		**Commission du règlement d'armement.**	**Com. centr. des marchés.** Vs.: Gen.Insp. d. Zahlm.Kps.	**Cons. supér. de santé.** Vorsitz: Der Generalinsp. **Com. supér. d'hygiène et d'épidémiol.**				

Préfet maritime.

Services militaires.		Directions de travaux.						
Etat-Major	Major Général	Direction des constructions navales	Direction de l'artillerie navale	Direction des travaux hydrauliques	Direction de l'Intendance maritime	Service de santé	Direction de l'Inscription maritime	
Chef: Contre-amiral.	Chef: Contre-amiral. Attachiert: Commission du règlement d'armement zur Aufstellung und Abänderung von Inventarienetats.	Chef: Directeur du génie maritime. Attachiert: Lokalkommission zur Abschließung technischer Lieferungsverträge.	Chef: Ingénieur de l'artillerie navale.	Chef: Ingénieur des ponts et chaussées.	Chef: Höherer Beamter des Kommissariats. Attachiert: Lokalkommission zur Abschließung nichttechnischer Lieferungsverträge.	Chef: Höherer Sanitätsoffizier. Attachiert: Conseil de santé et bureau d'hygiène naval.	Chef: Administrateur de l'Inscription maritime.	

Anmerkung:

1. Die durch ━━━ eingefaßten Spalten innerhalb der Zentralbehörden bilden den Befehlsbereich des Unterstaatssekretärs der Marine.
2. Während services in der Überschrift »services militaires« allgemein „Ressorts" bedeutet, deckt sich im übrigen in den Zentralbehörden direction etwa mit Departement und service etwa mit Abteilung unseres Reichs-Marine-Amts; in der Organisation des arrondissement entspricht die direction etwa dem „Ressort" unserer Werften.

Dem Préfet maritime unterstellt bis auf einzelne Funktionen der Direction de l'Inscription maritime, bezüglich deren diese dem Minister oder dem Unterstaatssekretär direkt untersteht.

administratif) mit ihrem umfangreichen Verwaltungsbetrieb als service central de l'Intendance maritime selbständig geworden ist und die früher von der 2. sous-direction mitbearbeiteten ärztlichen Angelegenheiten für die Zukunft dem neu gebildeten service central de santé zugewiesen sind.

Einen breiten Raum in der Zentralverwaltung nehmen die drei directions et services de travaux — die technischen Ressorts — ein, die indessen keiner einheitlichen Leitung unterstellt sind, sondern völlig gleichberechtigt und ohne jeden inneren Zusammenhang nebeneinander stehen.

Die direction des constructions navales entspricht etwa unserem Konstruktionsdepartement, die direction de l'artillerie navale dem Waffendepartement, während der service des travaux hydrauliques, dessen Beamtenkorps dem Personal des Verkehrswesens (ponts et chaussées) entlehnt ist, etwa dem Dezernat für Land- und Wasserbauwerke gleichzustellen ist. Die Organisation dieser Ressorts ist in der Tabelle angedeutet; dazu ist zu bemerken, daß die technischen und Verwaltungsangelegenheiten des Torpedo- und Minenwesens in der section des torpilles der Schiffsbaudirektion ihre Erledigung finden, während die Konstruktion der Minen sowie die Herstellung der Zündungen und Ladungen für Torpedos von der Artilleriedirektion bearbeitet wird.

Die Schaffung des service central de l'Intendance maritime, der, wie bereits erwähnt, im wesentlichen die Geschäfte des früheren service administratif de la flotte (2. sous-direction du service de la flotte armée) übernommen hat, stellt eine der wesentlichen Neuerungen der Reorganisation dar. Der Geschäftskreis der Intendanturabteilung, die später in eine Direktion umgewandelt werden soll, betrifft: die Geldgebührnisse, das Verpflegungs- und Bekleidungswesen sowie die Ausrüstung der Flotte und das Transportwesen. Von der Intendantur werden die Angelegenheiten des Zahlmeisterkorps sowie des sonstigen Verwaltungspersonals bearbeitet. Ihr ist schließlich das magasin central in Paris unterstellt, ein Zentralmagazin für Material und Inventar, das von hier an die einzelnen Dienststellen weiter verausgabt wird. Mit der Bildung der Intendanturabteilung und ihrer Unterstellung unter einen höheren Kommissariats-Beamten ist diesen wieder ein etwas größerer Einfluß auf die Verwaltung eingeräumt. Dieser Einfluß war vom Admiral Aube stark eingeschränkt, der 1886 die direction des services administratifs abschaffte, um zu verhindern, daß durch ihr übermäßiges Anwachsen die militärische Entwicklung der Marine beeinträchtigt werde.

Als weitere Neubildung in der Zentralverwaltung ist der (später ebenfalls in eine direction umzuwandelnde) service central de santé zu nennen, dem die Bearbeitung der Angelegenheiten des Sanitätspersonals und der Lazarette sowie die Verwaltung der für das Sanitätswesen ausgeworfenen Geldmittel unter Leitung eines höheren Sanitätsoffiziers zugewiesen ist, während früher diese Angelegenheiten zu dem Arbeitsgebiet des service de la flotte armée gehörten und ein Sanitätsoffizier nicht an ihrer Bearbeitung teil hatte. Es fehlte somit in der Zentralverwaltung ein dem service de santé der Arrondissements entsprechendes selbständiges Sanitätsressort völlig, wodurch der bisherige wenig befriedigende Stand des Sanitätswesens in der französischen Marine zum Teil seine Erklärung findet.



Mit nur geringen Änderungen ist der bisherige service de la marine marchande in die direction centrale de la navigation et des pêches maritimes übergegangen, deren Arbeitsgebiet die Seepolizei und die Disziplin in der Handelsmarine, den Lotsendienst, Fischerei, Seeunfälle, Seerecht, die Seedomäne (bestimmte Gerechtsame der Marine an den Küsten), das Rettungswesen sowie die Angelegenheiten des unterstellten Personals umfaßt. Mit der Verwaltung dieser direction ist anstatt eines Zivilbeamten ein administrateur des Militärbeamtenkorps der Inscription maritime beauftragt, wie ein solcher auch dem korrespondierenden Ressort des Arrondissements, der direction de l'Inscription maritime, vorsteht.

Ohne entsprechende Ressorts im Arrondissement sind, wie in der Tabelle angedeutet, die drei letzten Sektionen der Zentralverwaltung, von denen die direction de la comptabilité générale, unserem Verwaltungsdepartement ähnelnd, die Zentralstelle für das Etatswesen, für allgemeine Rechnungslegung und Prüfung der Rechnungen sowie für Pensionswesen ist, während die administration de l'Etablissement des Invalides sich mit der Verwaltung der Invalidenkasse, der Altersversorgung und den Prisen- und Strandgutangelegenheiten befaßt.

Ein Wort der Erklärung bedarf die der französischen Marine eigene Einrichtung der contrôle administratif, der Kontrollbehörde für die Verwaltung und Rechnungslegung in allen Teilen der Marine. Eine Unterabteilung dieser Behörde, der service central, bearbeitet die einlaufenden Berichte der ständigen Kontrollbeamten in den verschiedenen Häfen, während die Beamten der zweiten Abteilung, des service des missions, zu besonderen Revisionen vom Minister in die Häfen entsandt werden. Durch neue, im Januar erlassene Bestimmungen ist es den Kontrollbeamten zur Pflicht gemacht, nicht nur die Rechnungen zu prüfen, sondern vor allem durch häufige Inspektionen auf den Werften und Schiffen auch die Bestände zu revidieren, wobei sie als unmittelbare Vertreter des Ministers zu betrachten sind. Die contrôle administratif führt somit die Aufsicht über die richtige Verwendung der fiskalischen Gelder; durch sie ist der Minister in der Lage, von allen Unregelmäßigkeiten in der Verwaltung baldigst Kenntnis zu erhalten.

Um ein ersprießliches Zusammenarbeiten aller selbständigen Departements und Abteilungen der Zentralverwaltung sicherzustellen, schreibt das Dekret vom 18. Dezember die wöchentliche Versammlung aller Ressortchefs unter dem Vorsitz des Ministers zu gemeinsamer Besprechung aller Fragen von allgemeiner Bedeutung vor (conseil des directeurs). Ebenso kann der Chef des Generalstabes zur Erörterung von Angelegenheiten, die mehrere Ressorts interessieren, die betreffenden Direktoren und Abteilungschefs zu gelegentlichen Konferenzen berufen, — den conférences des services d'action, die bereits von dem früheren Minister, M. Thomson, eingerichtet waren. — Man wird — mit einzelnen Kritikern in der französischen Fachpresse — bezweifeln dürfen, ob solche Sitzungen imstande sein werden, bei der großen Selbständigkeit der Direktionen und dem komplizierten Geschäftsbetrieb der gesamten Verwaltung die nötige Klarheit und Einheitlichkeit in dieser zu schaffen.

Die Mehrzahl der Räte, Kommissionen und Komitees mit nur beratendem Einfluß sowie die Einrichtung der Generalinspektionen ist vom Minister

de Lapeyrère zu Beginn seiner Amtsführung reformiert worden; die Neuordnung hat bereits an anderer Stelle Erwähnung gefunden (1909, Oktoberheft S. 1160 und Novemberheft S. 1260). Es sei daher hier nur bemerkt, daß die große Zahl dieser Kommissionen usw., deren Existenzberechtigung in der Notwendigkeit der fachmännischen Beratung der in Frankreich meist dem Laienstande angehörenden Minister in gewisser Weise begründet ist, den Geschäftsbetrieb in der Marineverwaltung noch verwickelter gestaltet und außerdem eine unverhältnismäßig große Anzahl von Offizieren dem eigentlichen Marinedienst entzieht. Die allgemeine Richtung, in der sich die Tätigkeit der einzelnen Räte bewegt, ist aus der Anordnung in der Tabelle ersichtlich; es genügt daher hier, unter Hinweis auf die früheren Angaben in dieser Zeitschrift kurz ihre Aufgaben zu charakterisieren.

Conseil supérieur (Marineminister, 4 Vizeadmirale als Generalinspekteure, Generalstabschef, Vizeadmirale, die innerhalb der letzten 2 Jahre Geschwaderchefs waren; mit beratender Stimme in einzelnen Fällen auch die technischen Generalinspekteure). Aufgaben: Vorbereitung für den Krieg hinsichtlich Organisation der Seestreitkräfte, der Kriegshäfen und Stützpunkte sowie der Küstenverteidigung, Bauprogramme, Ersatz und Organisation des Mannschaftspersonals, alle sonstigen Fragen militärischen Charakters.

Comité technique: Vorprüfung und Begutachtung der Entwürfe von Schiffs- und Landbauten; Begutachtung von Abänderungsvorschlägen und Umbauten sowie der Materialfragen auf schiffsbaulichem, artilleristischem und torpedotechnischem Gebiet. Ein Teil der Mitglieder dieses Komitees bildet die ständige Probefahrtskommission.

Commission du règlement d'armement: Vorschläge für die Feststellung der Inventarien- und Materialienetats der Schiffe sowie der Kriegsreserven an Vorräten jeder Art und der Besatzungsetats; ferner Bekleidungsfragen.

Commission centrale des machines et du grand outillage: Prüfung oder Vorbereitung aller vorwiegend technischen Lieferungsverträge betreffend Schiffsbau, Maschinen, Artilleriematerial, Landbauten, Werkzeugmaschinen usw.

Die Commission centrale des marchés hat dieselben Funktionen bezüglich der vorwiegend kaufmännischen Lieferungsverträge.

Dem Conseil supérieur de santé liegt die Information des Ministers und des Unterstaatssekretärs in Sanitätsangelegenheiten ob, während die Commission supérieure d'hygiène et d'épidémiologie sich mit der Prophylaxe der ansteckenden Krankheiten und der Untersuchung des Trinkwassers beschäftigt.

Gerade mit bezug auf die letztgenannten beratenden Kommissionen läßt sich behaupten, daß die Zuteilung der von ihnen zu bearbeitenden Fragen an die entsprechenden verantwortlichen Direktionen oder Abteilungen ohne Zweifel eine Vereinfachung und Klärung des Geschäftsbetriebes und eine Personalverringerung bewirken würde.

Im Anschluß an die Organisation der Zentralbehörden sei nunmehr kurz diejenige der Arrondissementsbehörden besprochen, deren den Zentralressorts entsprechende Unterabteilungen in der Tabelle nebeneinander gestellt sind.

Die administration des arrondissements maritimes entspricht im allgemeinen dem Befehlsbereich unserer Marinestationen. Das französische Küstengebiet umfaßt fünf solcher arrondissements mit je einem der fünf Kriegshäfen als chef-lieu und Sitz des Préfet Maritime (Stationschef), der — ein vice-amiral, commandant en chef —, direkt dem Minister untersteht, mit der Seeverteidigung des Arrondissements betraut ist und die Seestreitkräfte des Bezirks befehligt, soweit sie nicht einem bestimmten Verbande angegliedert sind. Zum fünften Arrondissement (Toulon) gehört auch Korsika als sous-arrondissement, während Algier und Tunis selbständige Bezirke außerhalb des Mutterlandes bilden. Vorausgeschickt sei, daß der Marinepräfekt im Frieden keinerlei Einfluß auf die Anlage usw. der Küstenverteidigungswerke seines Bezirkes und auf die Ausbildung ihrer der Land- und Kolonialarmee entnommenen und dem Kriegsministerium unterstellten Besatzungen ausübt, während er im Kriege als Leiter der Küstenverteidigung, unter dem Kriegsminister stehend, die volle Verantwortung für ihr sachgemäßes Arbeiten trägt.

Besonders bemerkenswert ist, daß nach wie vor dem Marinepräfekten im Frieden die Staatswerft des chef-lieu direkt unterstellt ist, daß er also als Stationschef gleichzeitig den Dienst des Oberwerftdirektors versieht, daß demnach die drei directions de travaux — das Schiffsbau-, Artillerie- und Hafenbauressort der Werft — dem Stationschef direkt untergeordnet sind. Bei der vielseitigen anderweitigen dienstlichen Beanspruchung des Marinepräfekten kann es nicht wundernehmen, daß das Zusammenwirken der unabhängig nebeneinander stehenden Werftressorts ein außerordentlich mangelhaftes ist, worin einer der Hauptgründe für die unzureichenden Leistungen der französischen Staatswerften erblickt werden darf. Noch weniger erklärlich erscheint es, daß die Leitung der Werft im Kriege in andere Hände, nämlich auf den als Major général beim Stabe des Arrondissements fungierenden Kontreadmiral übergeht, der im Frieden neben zahlreichen anderen Dienstfunktionen bezüglich der Werft etwa die Stellung eines Assistenten des Oberwerftdirektors und Ausrüstungsdirektors einnimmt. Denn abgesehen davon, daß ihm die im Bau, in Reparatur, in Reserve und im Dienst befindlichen Schiffe des Stationsbereichs — außer den Torpedo- und Unterseebooten — unterstehen, die nicht einem besonderen Verbande angehören, daß ihm ferner die Mannschaftsdepots, die Maschinisten- und sonstigen Schulen an Land sowie die Marinegefängnisse untergeordnet sind, leitet er den Hafenbetrieb, die Werftpolizei, das atelier central de la flotte und die Inventarien- und Materialiendepots der Schiffe. Das atelier central de la flotte stellt die von der Bauwerft völlig getrennte Reparaturwerft der Flotte dar, die alle kleineren Reparaturen und die laufende Instandsetzung auszuführen hat; die Inventarien- und Materialiendepots halten das Inventar und Material für die außer Dienst befindlichen Schiffe gemeinsam — nicht in Schiffskammern getrennt — sowie die Mobilmachungsausrüstung der Schiffe bereit. Wenn danach das Arbeitsgebiet des Major général einen außergewöhnlichen Umfang hat, so scheint die weitere Bestimmung besonders überraschend, daß er außerdem die Kontrolle über das gesamte Material der — im Frieden im übrigen von ihm völlig unabhängigen — Ressorts, der directions de travaux, der direction de l'Intendance und des service de santé, auszuüben hat, deren Magazine er jederzeit auf Vollzähligkeit des Materials prüfen

kann. — Entlastet ist der Major général durch die Neuordnung nur von den reinen Verwaltungsgeschäften, die der Intendantur zugeteilt sind.

Nach dem Vorstehenden ist es schwer faßlich, warum das Dekret vom 18. Dezember 1909 nicht eine weniger verwickelte, die Leistungsfähigkeit der Werft durch eine straffere Zusammenfassung der Ressorts unter einheitlicher Leitung fördernde Organisation der Staatswerften vorsieht, wie sie die Unterstellung der übrigen Werftressorts, der directions de travaux, unter den Major général als Oberwerftdirektor — unter Entlastung des letzteren von seinen sonstigen Dienstgeschäften — ohne Zweifel darstellen würde. Eine solche Regelung würde das Zusammenwirken der Ressorts in viel höherem Grade sicherstellen als die auch hier — wie in der Zentralverwaltung — angeordnete wöchentliche Abhaltung von Sitzungen der Ressortdirektoren (conseil des directeurs) unter dem Vorsitz des Marinepräfekten oder des Major général.

Keine Änderung ist in dem Geschäftsbereich des Chef d'Etat-Major des Arrondissements — des Chefs des Stabes der Station — eingetreten, der im Kriege die Seeverteidigung des Arrondissements leitet und dann durch den sous-chef d'état-major in seinen sonstigen Amtsobliegenheiten vertreten wird. Unverändert ist auch die Organisation der bereits wiederholt erwähnten directions de travaux — der technischen Werftressorts — geblieben, so daß es genügt, hier die Aufgaben dieser Ressorts kurz zusammenzustellen.

Chef d'Etat-Major: Die feste Hafenverteidigung (Minensperren usw.), Nachrichtendienst, Marine-Gendarmeriekorps, Seeoffiziere und Marine-Ingenieure, die keinem anderen Chef unterstellt sind, Gerichtswesen, Disziplin, Wachtdienst, Polizei außerhalb der Werft, Observatorium, Kartendepot, Geheimbücher, Hafenbibliothek, Marinevorschule.

Direction des constructions navales (Schiffsbauressort, einschließlich Torpedoressort und teilweise Maschinenbauressort*]): Neubauten, größere Reparaturen an Schiffskörpern, Maschinen und Kesseln. Einbau aller festen Einrichtungen und Apparate außer den artilleristischen. Lieferung des gesamten Inventars für Neubauten, einschließlich der Torpedos, aber ausschließlich des Artillerie-Inventars, der Proviant-, Bekleidungs- und Lazarettausrüstung. Reparatur der Torpedos. Bau und Instandsetzung der Werkstätten des Ressorts.

Direction de l'artillerie navale (Artillerieressort): Einbau und Reparatur der Artillerie. Munition für Artillerie, Torpedowaffe und Minen. Lieferung und Reparatur des Artillerie-Inventars und -Materials. Bau und Unterhaltung der Werkstätten.

Direction des travaux hydrauliques (Hafenbauressort): Wasserbauarbeiten (Kais, Docks, Hellinge usw.) sowie Bau und Reparatur von Dienstgebäuden und Werkstätten außer denjenigen, die den beiden vorhergenannten Ressorts zugehören.

Auch an dieser Stelle herrscht eine bemerkenswerte Unklarheit in der Organisation; während das Hafenbauressort ausdrücklich mit dem Bau und der Instandhaltung der Dienstgebäude betraut ist, bauen die beiden anderen Werftressorts ihre Gebäude selbständig; dazu kommt ferner, daß die Intendanturdirektion Proviant- und Bekleidungsämter — allerdings nur für die Flotte — herstellt und instandhält, während

*] Der Bau von Maschinen und Kesseln erfolgt in erster Linie in der Staatsfabrik zu Indret.



wiederum das Sanitätsressort die Lazarette unter Mitwirkung des Hafenbauressorts erbaut. Ein einheitliches System wird daher in dem gesamten Bauwesen nicht zur Geltung gelangen können, wodurch, abgesehen von der Kompliziertheit des Geschäftsbetriebes, vor allem auch die Wirtschaftlichkeit des Bauwesens ohne Zweifel beeinträchtigt wird.

Neu geschaffen ist — entsprechend der Intendanturdirektion bei der Zentralverwaltung — die direction de l'Intendance maritime unter einem höheren Kommissariats-Beamten. Zu ihrem Geschäftsbereich gehört das Geldverpflegungswesen, die Rechnungslegung für den Bereich des Arrondissements einschließlich der dem Hafen zugeteilten Schiffe, Verpflegung und Bekleidung, Kasernenwesen (Heizung, Beleuchtung usw. der staatlichen Etablissements — ausschließlich wiederum der den technischen und dem Sanitätsressort unterstehenden), Verproviantierung der Flotte, Transportwesen, Beschaffung und Verwaltung des Mobilmachungsmaterials und -proviants für die Flotte.

Der service de santé befaßt sich mit der Verwaltung, Polizei und Leitung der Lazarette, mit dem ärztlichen Dienst auf der Werft und auf den Schiffen ohne Arzt, mit der Hygiene im Stationsbereich sowie mit der Verwaltung des Lazarettinventars und -materials an Land und an Bord.

Die Tätigkeit der in der Tabelle verzeichneten Lokalkommissionen, die bezüglich ihrer Funktionen den bei den gleichartigen Zentralressorts aufgeführten Kommissionen entsprechen, braucht hier nicht mehr besonders erläutert zu werden, sie ergibt sich aus der Bezeichnung in Verbindung mit den bei den Zentralressorts gegebenen Erklärungen.

Der direction centrale de la navigation et des pêches maritimes in der Zentralverwaltung steht im Arrondissement die direction de l'Inscription maritime gegenüber. Sie untersteht indessen nur hinsichtlich des Rekrutierungsgeschäftes dem Marinepräfekten, während sie sonderbarerweise bezüglich der sonstigen Funktionen direkt dem Minister untergeordnet ist. Diese sind ähnlich den bereits bei der Zentraldirektion erwähnten: Seepolizei, Fischerei- und Lotsendienst, Seedomäne (vgl. oben), Rettungswesen, Invalidenkasse und Altersversorgung der Seeleute.

Hinsichtlich des Geschäftsbetriebes der Kriegshäfen und Stützpunkte im Auslande genügt nach vorstehender Darstellung die Angabe, daß seine Form möglichst derjenigen in den Arrondissements angepaßt wird. Die Etablissements außerhalb der Kriegshäfen — die Geschützfabrik in Ruelle, die Maschinenbaufabrik zu Indret und die Panzerplattenwerke in Guérigny — werden von Direktoren geleitet, die, dem Minister direkt unterstellt, die Verwaltungsbefugnisse der Marinepräfekten mit denen der Werftressorts der Kriegshäfen in ihrer Person vereinigen.

Wenn man die Neuordnung der Behörden und des Geschäftsbetriebes mit dem früheren Zustande vergleicht, so wird man nicht recht einsehen, wodurch das Aufsehen berechtigt ist, das die Veröffentlichung des Dekrets vom 18. Dezember 1909 erregt hat. Gewiß ist die folgerichtige Durchführung einer gleichartigen Organisation in den Zentral- und in den Provinzialbehörden, wie sie nunmehr erfolgt ist, von großer Wichtigkeit für eine klare und schnelle Erledigung der Geschäfte; ohne Zweifel sind auch die Loslösung der Verwaltungsgeschäfte von den militärischen Ressorts und ihre Bearbeitung in den neugeschaffenen Intendanturdirektionen sowie die Einrichtung eines

Zentralsanitätsressorts Maßnahmen, die sich als von Vorteil für den Verwaltungsbetrieb und für das Sanitätswesen erweisen werden. Dazu kommt, daß nach den vorliegenden Nachrichten in den noch zu erlassenden Ausführungsbestimmungen zu der Neuordnung des Geschäftsbetriebes Vorschriften über die Vereinfachung und Beschleunigung des Verkehrs zwischen den Behörden enthalten sein sollen und daß fast gleichzeitig mit dem Dekret vom 18. Dezember ein anderes über die Dezentralisation des Betriebes*) erlassen wurde, das ebenfalls einen vorteilhaften Einfluß auf die Erledigung der Geschäfte in den Behörden und Staatsbetrieben ausüben wird. Trotz alledem aber wird man sich in der Beurteilung des Reorganisationswerkes den in der französischen Fachpresse mehrfach laut werdenden Stimmen derer anschließen müssen, die von dem Minister durchgreifendere Maßnahmen zur Beseitigung der im Vorstehenden dargelegten Mängel und Unklarheiten erwartet hatten. Die Einschränkung der allzu großen, das Zusammenarbeiten beeinträchtigenden Selbständigkeit der technischen Zentralressorts, ihre engere Zusammenfassung etwa unter einem Vizeadmiral, sowie die gleiche Maßnahme bei den technischen Werftressorts, d. h. die Ernennung des Major général zum Oberwerftdirektor, sind Forderungen, deren Erfüllung in der Fachpresse als Vorbedingung für ein sachgemäßes Arbeiten dieser Behörden hingestellt wird. Vor allem erwartet man davon ein ökonomischeres und schnelleres Arbeiten der Werften, eine Verkürzung der Bauzeiten, die der französischen Marine so außerordentlich not tut, die aber durch die Neuordnung kaum gefördert wird. Bezüglich des Zusammenarbeitens der Werftressorts meint „La Vie maritime" bei der Besprechung des Wertes der gemeinsamen Sitzungen der Ressortdirektoren sehr bezeichnend, der dadurch angestrebte Zusammenhang sei unzureichend, denn die Marinepräfekten seien bei der Fülle ihrer sonstigen Geschäfte meist nicht in der Lage, einen bestimmten Einfluß auf die Ressortdirektoren auszuüben, und daher bleibe deren Ansicht stets ausschlaggebend; jeder einzelne handle schließlich nur danach. Man hofft daher auf eine Weiterentwicklung der Organisation in der oben angedeuteten Richtung. Eine schärfere Kritik ist in der Presse nicht laut geworden, was wohl in dem allgemeinen Vertrauen, das der Minister sich durch sein bisheriges erfolgreiches Wirken erworben hat, seine Erklärung findet. . . . . r.

---

*) Danach sind der Entscheidung des Ministers oder Unterstaatssekretärs nur vorbehalten: alle Prinzipienfragen, zu denen sie noch nicht Stellung genommen haben; Prozeßangelegenheiten; Genehmigung der Lieferungs- und Arbeitskontrakte, von Land- usw. erwerb sowie Landkonzessionen von besonderer Wichtigkeit, von Projekten, deren Ausführung die den Häfen zustehenden Mittel überschreitet, von Neubauten und größeren Reparaturen, von Materiallieferungen, die das vom Minister oder Unterstaatssekretär festgesetzte Maß überschreiten; die Abrechnung über Lieferungen, die nach den Kontrakten der Zentralverwaltung vorbehalten sind; Entscheidung von Reklamationen über Zahlung von Strafgeldern von einer bestimmten Summe an; Entscheidungen, die nach den allgemeinen Gesetzen von der Zentralverwaltung zu treffen sind, Ernennungen, die durch ein Dekret oder einen Ministerialerlaß ausgesprochen werden müssen; Disziplinarmaßregeln, die nach den Bestimmungen von dem Minister zu verhängen sind.

Alle sonstigen Entscheidungen können von den Lokalbehörden getroffen werden, sofern sie nicht den vom Minister oder Unterstaatssekretär erlassenen Bestimmungen widersprechen.



Die Flottenpläne Chinas.

Wie sich auf allen Gebieten des staatlichen Lebens in China eine festgewillte Reformarbeit zu regen beginnt und die Modernisierung des Landes nach wohlüberlegten Plänen schneller als erwartet vorwärts schreitet, so hat man im Laufe des Jahres 1909 auch sorgfältige Vorarbeiten für den Wiederaufbau der Flotte zu einem gewissen Abschluß gebracht. Die vor kurzem beendete Reise des Prinzen Tsai-chen in Begleitung des Admirals Sa-Chenping nach Europa zum Studium moderner Schiffsbau- und Flottenverhältnisse bedeutet einen weiteren Schritt auf dem Wege zu dieser neuen Marine, und es läßt sich mit gewisser Wahrscheinlichkeit sagen, daß auch China in absehbarer Zeit das stattliche Gerüst für eine nationale Flotte besitzen wird. Es erscheint daher angebracht, einen kurzen Blick auf den augenblicklichen Zustand der chinesischen Marine und ihrer Hilfsmittel zu werfen und die Zukunftspläne, auch in bezug auf den industriellen Nutzen und die politische Bedeutung, die sie speziell für Deutschland haben dürften, einer kurzen Kritik zu unterziehen.

Neben der Zentralgewalt in Peking, die die künftige Flotte schaffen will, war es bisher den Provinzialgewalten, Vizekönigen und Gouverneuren — analog der Armeegründung eines Li-hung-chang oder Yuan-shi-kai — gestattet, nach eigenem Ermessen und Bedarf Schiffe zu bauen und Lokalflotten in Dienst zu halten. Die Zentralregierung, die früher solche selbständigen Maßnahmen ermutigte, um sich selbst von den Kosten zu befreien, weiß längst, daß in einem modernen Staatsorganismus, wie es China werden will, die militärischen Machtmittel nicht von einzelnen Personen, Untergebenen gebaut oder angeworben, bezahlt und abhängig sein dürfen, wenn sie jederzeit für Zwecke der Zentralgewalt verwendbar sein sollen.

Um deshalb die künftige chinesische Marine auf eine Basis zu stellen, die ihr tatsächlich die Möglichkeit eröffnet, ein für die politischen Ziele der Regierung einheitlich und militärisch organisiertes Instrument zu werden, entschloß sich der Prinzregent im Mai 1909 auf Grund einer von Admiral Sa-Chenping eingereichten Denkschrift zu einer Maßnahme, die für die militärische Zukunft des Landes überhaupt von größter grundlegender Bedeutung werden muß.

Der Kaiser wurde zum obersten Kriegsherrn für Heer und Flotte erklärt und das Kriegsministerium, das bisher auch die oberste Kommandobehörde gewesen war, in die Rolle der Verwaltungsbehörde zurückgedrängt. Ein „Oberster Kriegsrat" soll fortan als Kaiserliches Organ die oberste Kontrolle und Leitung der Angelegenheiten von Heer und Flotte ausüben. Zum Präsidenten dieses „Obersten Kriegsrats" wurde der Prinz Tsai-Tao ernannt, während der Prinzregent selbst bis zur Großjährigkeit des Kaisers die Stellung als oberster Kriegsherr übernahm. Für die Bearbeitung der Flottenfrage — die Marine bleibt vorläufig dem Kriegsministerium unterstellt, um den Verwaltungsapparat und seine Kosten nicht zu vergrößern — wurde eine Kommission gebildet aus dem Prinzen Sa als Vorsitzenden, dem Kriegsminister Tieh-liang, dem Finanzminister Herzog Tsai-tse sowie dem Bruder des Prinzregenten, Prinzen Tsai-chen, und dem Admiral Sa-Chenping als Mitgliedern, letztere beiden als spezielle Marinekommissare. Außerdem wurden die Generalgouverneure der Küstenprovinzen,

nämlich von Chili, Liang-Kiang, Hu-kuang, Min-che, Liang-Kwang und der Mandschurei zur Mitarbeit aufgefordert. Von den genannten Kommissionsmitgliedern erhielten speziell zur Bearbeitung übertragen: Prinz Tsai-chen alle den Kriegschiffsbau, die Typenbestimmung, das Waffenwesen und den Mannschaftsbedarf betreffenden Fragen, der Kriegsminister die organisatorischen und Ausbildungsfragen, Admiral Sa-Chenping das Ressort der Kriegshäfen, der Vermessung und sonstiger seemännischer Fragen. —

Der augenblickliche Zustand der chinesischen Marine.

Um nun einen Ausgangspunkt für die künftige Flotte und zur Beurteilung der inzwischen durch die Marinekommission gefaßten und vom Prinzregenten genehmigten Beschlüsse zu gewinnen, ist es nötig, die vorhandenen Grundlagen der neuen Flotte, ihre Schiffe, Häfen, Werften einer kurzen Betrachtung zu unterziehen.

Die chinesische Flotte besteht augenblicklich aus:

1. den 4 geschützten Kreuzern „Hai-chi", „Hai-chen", „Hai-cheng" und „Hai-jung", aus den Jahren 1897/98. Von diesen haben „Hai-chi", bei Armstrong gebaut, 4300 Tonnen, die übrigen, bei Vulcan (Stettin) gebaut, 2950 Tonnen Wasserverdrängung, Geschwindigkeit nominell 17 bis 20 kn, Hauptkaliber 20 oder 15 cm;

2. den 3 ungeschützten Kreuzern „Nan-shin", „Nan-shui" und „Kin-ching" aus den Jahren 1883/86 von 2200 Tonnen, von denen die ersten beiden bei Howaldt in Kiel, „Kin-ching" in Fuchau gebaut wurden;

3. drei Torpedofahrzeugen aus den Jahren 1895/99 von je 850 Tonnen (hiervon eins auf der Vulcanwerft gebaut) und 4 Torpedobooten von je 97 Tonnen, 1906/07 in Japan gebaut;

4. elf Kanonenbooten von 560 bis 750 Tonnen für den Flußdienst, in den Jahren 1904/07 in Japan gebaut;

5. verschiedenen älteren Fahrzeugen und Dampfern ohne militärischen Wert.

Die genannten Schiffe waren bisher in der Hauptsache in eine Nord- und Südflotte geteilt, die erste, mit den besten Schiffen und dem Haupthafen Chifu, dem Generalgouverneur von Chili unterstellt: die andere, mit dem Hauptliegeplatz Wusung oder Kiang-yin am Yangtse, dem Vizekönig in Nanking unterstellt. Die kleineren Fahrzeuge und Kanonenboote waren je nach den Anordnungen ihrer Erbauer, der Generalgouverneure, auf den Flußläufen und in den kleineren Hafenplätzen verteilt, wo sie zum größten Teile allmählich militärisch unbrauchbar geworden sind.

Für Instandhaltung, Reparaturen und Docken, für Munitionsergänzung usw. sowie als Hauptliegehäfen waren für diese Schiffe nur geringe Anlagen und diese wieder fast ausschließlich an wenig günstigen Plätzen vorhanden. Die chinesische Regierung besaß im wesentlichen nur im Arsenal von Kiang-nan bei Schanghai ein Dock von 75 m Länge und in Whampoa am Perlfluß unterhalb Kantons 2 Docks von 155 und 75 m Länge, außerdem in Fuchau eine Werft, auf der im Jahre 1900 zuletzt ein Torpedobootzerstörer von 850 Tonnen gebaut worden war. Außer diesen Werftanlagen standen der Flotte zur Verfügung: eine Gewehrmunitionsfabrik in

Whampoa, wo außerdem eine Marineschule für die Fächer Navigation und Minenwesen eingerichtet war. Ferner eine Gewehrfabrik in Fuchau und schließlich im Arsenal Kiang-nan Geschütz- und Munitions-, Gewehr- und Patronenfabriken. Alle diese Anlagen aber besitzen zur Zeit nur ganz geringe Leistungsfähigkeit und liefern unzuverlässiges Material, weil sie im wesentlichen von der Laune und dem Verständnis des jeweiligen Generalgouverneurs abhängig waren, dessen verfügbare Mittel vornehmlich in den letzten Jahren für die im lokalen Interesse dringlicher erscheinenden Reformen auf anderen Gebieten verwendet wurden.

Für die Ausbildung des Personals bestand die schon genannte Schule in Whampoa sowie die Hauptschule für Offiziere in Chifu. Diese waren unter ausländischer Leitung und mit ausländischen Lehrern gegründet, aber aus den vorerwähnten Ursachen, vor allem nach dem unglücklichen Ergebnis der Seekämpfe mit Japan, gleichfalls allmählich vernachlässigt worden. Die meisten Ausländer sind zur Zeit entlassen und wenige Chinesen haben ihrerseits geeignete Studien im Auslande gemacht, um belehrend auf den Nachwuchs fortwirken zu können. In dieser Erkenntnis hat die chinesische Regierung zur Vorbereitung des geplanten Wiederaufbaus der Flotte für einige durch die Generalgouverneure aus den Küstenprovinzen ausgesuchte junge Leute Eintritt als Kadetten in die japanische Marineschule in Etajima nachgesucht, wo sie seit etwa 2 Jahren gemeinschaftlich mit dem japanischen Seeoffiziernachwuchs ausgebildet werden. Das Mannschaftspersonal, wie es von der kleinen bisher vorhandenen Marine gebraucht wurde, konnte natürlich leicht aus der zahlreichen Fischerbevölkerung, vor allem der nordchinesischen Küste, ausgehoben werden, obwohl feste Aushebungsbestimmungen nicht bestanden.

Der neue Flottenplan.

Der Umfang und Aufbau des neuen Flottenplanes mußte einerseits abhängig sein von den mit ihm erstrebten militärisch-politischen Zielen überhaupt und anderseits von der Möglichkeit, die für die Durchführung nötigen Mittel aufzubringen. Weitere Umstände, die berücksichtigt werden mußten, waren der Besitz von militärisch und geographisch geeigneten Örtlichkeiten für die Anlage eines Kriegshafens, ferner die Leistungsfähigkeit der eigenen Arsenale und Fabriken, die zum mindesten imstande sein mußten, das im Auslande Beschaffte zu erhalten, und schließlich die Möglichkeit, dem beabsichtigten Wachstum der Flotte entsprechend Personal einzustellen und auszubilden.

Über den militär-politischen Zweck scheinen bei Beginn der Reformbewegung weitgehende Meinungsverschiedenheiten und vor allem sehr hochfliegende Pläne bestanden zu haben. Es mag der Zukunft überlassen bleiben, die Frage zu entscheiden, welche Aufgaben einer chinesischen Flotte einmal zufallen könnten. Nachdem der Ausgang des Krieges mit Japan die politische Betätigung Chinas über See für absehbare Zeit zurückgedrängt hat und die sonstige Entwicklung das Land auf Jahre vollauf mit Arbeit im Innern beschäftigen wird, erfüllt die Marine — und darüber ist man sich schließlich auch klar geworden — im Augenblick jedenfalls ihre Aufgabe, wenn sie imstande ist, den eigenen Seehandel unter normalen Verhältnissen zu schützen sowie einen guten Polizeidienst an der Küste wie auf den Flüssen auszuüben. Die Flotte muß ferner

imstande sein, die Ordnungsarbeit der Zentralregierung im Innern durch raschen Truppentransport in Aufstandsgebiete zu unterstützen, und soll schließlich gelegentlich in den durch chinesische Auswanderung bevorzugten Gebieten die Drachenflagge zeigen können, um die Beziehungen der Ausgewanderten zur Heimat zu beleben und zu stärken.

Mit diesen Zielen vor Augen haben Prinz Tsai und Admiral Sa ihre Aufgabe, einen neuen Flottenbauplan aufzustellen, auch angefaßt. Gegen die Auffassung des Kriegsministers und anderer haben sie dem Throne verständige, nüchtern begrenzte Pläne unterbreitet, aus denen vor allem die klare Erkenntnis spricht, daß es erst dann Zweck haben kann, Schiffe zu bauen, wenn ein befähigtes Personal für ihre Führung herangebildet ist und anlagen bestehen, die die Instandhaltung des Materials gewährleisten. So ist der ursprünglich der Welt verkündete Plan von 3 Geschwadern, aus Linienschiffen, Kreuzern, Torpedofahrzeugen und Unterseebooten, die in 7 Jahren geschaffen werden sollten, abgetan, um einer Vorlage Platz zu machen, die folgende Hauptpunkte enthält:

1. Das vorhandene Schiffsmaterial wird in eine Hochsee- und eine Flußflotte geteilt. Zu ihrer Verstärkung sollen mit einem Kostenaufwand von 16 1/2 Mill. Taels in 4 Jahren gebaut werden:

3 Kreuzer zu je 3000 Tonnen,
1 Transportschiff zu 2000 Tonnen,
8 Kanonenboote zu je 500 Tonnen,
1 Torpedobootzerstörer zu 850 Tonnen.

2. Als Hauptkriegshafen soll die Sanmunbucht ausgebaut und außer den Marineanlagen, wie Befestigungen, Docks, Reparaturwerkstätten, Kohlendepots, mit Eisenbahnverbindung nach dem Hinterland, Telegraphen- und Telephonanschlüssen versehen werden. Später soll dort die Marineakademie ihren Platz finden. Die Ausgaben für die zuerst in Angriff zu nehmenden Anlagen werden auf etwa 1 1/2 Mill. Taels veranschlagt.

3. Das Arsenal von Kiang-nan bei Schanghai soll als Hauptmarinewerft ausgebaut werden.

4. Die Marineschulen in den einzelnen Küstenprovinzen Chifu, Nanking, Fuchau und Whampoa sollen neu organisiert und auf eine modernen Anforderungen entsprechende Höhe gebracht werden. Die Anlage von Artillerie- und Torpedoschulen soll in die Wege geleitet werden.

5. Die Ausbildungsbestimmungen für Offiziere und Mannschaften sind denen der europäischen Marinen entsprechend aufzustellen.

6. Für die Aushebung des Mannschaftspersonals sollen die Küstenprovinzen in Aushebungsbezirke geteilt und die erforderlichen Bestimmungen aufgestellt werden.

Zu diesen Hauptpunkten der Vorlage ist das Folgende zu bemerken:

Die Entscheidung über Schiffszahl und Typen lassen die zurückhaltende Rolle erkennen, die der Flotte vorläufig auch weiterhin zugedacht ist. Die Deplacementsfestsetzung der projektierten Kreuzer auf 3000 Tonnen legt die Vermutung nahe, daß der seinerzeit vom Vulcan entworfene Typ als besonders zweckmäßig befunden worden

ist. Der Geldberechnung für den Neubauplan soll ein Baupreis von 1950 *M* pro Tonne zugrunde gelegt worden sein.

Für die Auswahl als Kriegshäfen kamen, nachdem ein letzter Versuch, Weihaiwei zurückzukaufen, wegen des hohen von England geforderten Preises gescheitert ist, eine Reihe von Küstenplätzen in Frage, die fast alle nur, wie schon erwähnt, zweitklassige Vorbedingungen aufzuweisen hatten. Die Auswahl war besonders schwierig, solange man an dem Gedanken festhielt, je ein Geschwader für Nord-, Mittel- und Südchina aufzustellen. Genannt wurden Tschinwangtau am Golf von Petchili, Chifu, Kiang-yin am Yangtse, Tinghai auf dem Chusanarchipel, Tschinhai bei Ningpo, der Nimrodsund, die Sanmunbucht, Fuchau, Boca Tigris oder Whampoa am Perlfluß und Kuli-kiang an der Südküste von Hainan. Im Sommer 1909 bereisten Prinz Tschai und Admiral Sa die chinesische Küste und unterzogen sämtliche wichtigen Plätze nebst ihren Befestigungen und Arsenalen einer Besichtigung, die stellenweise mit Vorführung von Schießübungen und Exerzitien verbunden war. Gleichzeitig mit dem Beschluß der Beschränkung auf ein Geschwader entschieden sich dann beide Kommissare für die in Mittelchina, etwa 100 sm südlich von Schanghai gelegene Sanmunbucht, die zweifellos an sich sehr geeignet als Flottenstation ist, aber bisher noch jeder Verbindung mit dem Hinterlande und aller sonstigen Anlagen entbehrt. Der Generalgouverneur von Chekiang ist auch bereits angewiesen worden, die Chekiang-Eisenbahngesellschaft zum Bau einer Bahn von Ningpo nach der Sanmunbucht zu veranlassen. In zweiter Linie ist der Nimrodsund in Erwägung gezogen.

Das Kiang-nan-Arsenal bei Schanghai auf die gewünschte Höhe zu bringen, dürfte noch am wenigsten Schwierigkeiten bereiten, da es, als bestes chinesisches Regierungswerk, schon imstande ist, z. B. 15 cm-Geschütze aus eigenem Material herzustellen, und den chinesischen Kriegschiffen seit langem als Reparaturwerft dient.

Die Erkenntnis von der Wichtigkeit der Personalfrage ist nächst den finanziellen Grenzen der Hauptgrund für die vorläufige Beschränkung in den Schiffsbauplänen gewesen. Man will vor allem beschleunigt Offiziere für die künftige Flotte heranbilden und wird, soweit dies nicht schon, wie bei den in Japan befindlichen Kadetten, geschehen ist, die geeignetsten Bewerber ins Ausland schicken. Nach deren Rückkehr wird die Gründung einer Marineakademie und weitere Beschlußfassung über den Ausbau der Flotte erfolgen. Mittlerweile soll zunächst die Schule in Chifu in ihrer Leistungsfähigkeit gehoben werden. Die Absicht aber, die Provinzschulen in Tientsin, Nanking, Fuchau und Whampoa gleichfalls zu neuer Mitarbeit zu beleben, läßt darauf schließen, daß man den Gedanken, in Zukunft mehrere, auf die einzelnen Küstenstriche verteilte Geschwader zu besitzen, nicht endgültig hat fallen lassen. Es geht ferner das Gerücht, daß man sich darum bemüht, die früher als Instrukteure tätig gewesenen englischen und amerikanischen Offiziere wieder heranzuziehen oder neue europäische Lehrkräfte zu gewinnen. Es wäre zu begrüßen, wenn sich geeignete deutsche Kräfte in derartige Stellungen bringen ließen.

Bei dem Riesenreformwerk, das China zur Zeit auf allen Gebieten begonnen hat und das ungeheure Kosten erfordert, ohne daß bisher der Zentralregierung durch Modernisierung des Finanzwesens ausreichende Einnahmen zur Verfügung ständen,

bietet die finanzielle Seite der Flottenreform natürlich das schwierigste Hindernis. Das Finanzministerium ist auch nicht allein in der Lage, die erforderlichen Mittel bereitzustellen, sondern hat sowohl die Generalgouverneure der Küstenprovinzen wie die patriotische Bereitwilligkeit Einzelner zur Mitarbeit aufgefordert. Die Gesamtausgaben der vorläufigen Reformen, wie sie dem Vorschlage des Prinzen Tsai und des Admirals Sa gemäß beschlossen sind, sollen, wie schon erwähnt, 18 Mill. Taels betragen, gleich etwa 57 Mill. *M*. Hiervon sind für Schiffsneubauten bestimmt 16½ Mill. Taels, und 1½ Mill. Taels für die Anlage des Hauptkriegshafens. Diese Mittel sind innerhalb von 4 Jahren zu verbauen, und zwar in diesem Jahre 1 Mill. Taels für Hafenanlagen usw. und ½ Mill. Taels für Schiffsneubauten. Im folgenden Jahre sollen die Ausgaben auf 5 Mill. Taels steigen. Zu diesen einmaligen Neuausgaben treten dann noch jährlich 2 Mill. Taels dauernde Ausgaben für die Instandhaltung des Vorhandenen.

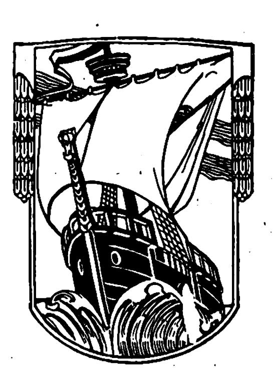
Das Finanzministerium will nun ½ Mill. Taels im ersten und 1 Mill. Taels im zweiten Jahre für die Anlage der Marinestation an der Sanmunbucht aufbringen. Von den weiteren durchschnittlich 4¼ Mill. Taels, die jährlich für Schiffsneubauten 4 Jahre lang zu verausgaben sind, und den 2 Mill. Taels Instandhaltungskosten, zusammen 6¼ Mill. Taels, will das Finanzministerium 5 Mill. Taels aufbringen. Der noch fehlende Betrag von 1¼ Mill. Taels jährlich soll aus den Provinzen beigesteuert werden. Um diese Beisteuer sicherzustellen, hat Prinz Tsai auf seiner Besichtigungsreise an der Küste außer mit den Gouverneuren auch mit den Stände- und Gildenvertretungen Fühlung genommen und viel Bereitwilligkeit vorgefunden, die ohne Zweifel wachsen wird, sobald die Bevölkerung, zumal die chinesischen Kaufmannsgilden, sieht, daß aus den Plänen Taten werden. So haben z. B. bisher der Gouverneur von Chenkiang eine Beisteuer von 1 Mill. Taels, ein Kaufmann aus Hongkong 200 000 Taels für den Neubaufonds gezeichnet, während die Mandarinen der Provinz Hupeh für 7 Jahre eine jährliche Beisteuer von 100 000 Taels zu den dauernden Ausgaben leisten und außerdem 800 000 Taels in 4 Jahresraten für den Neubaufonds beisteuern wollen. Ferner hat die Kaiserin-Witwe auf ihre jährliche Apanage von 280 000 Taels zugunsten der Flottenreform verzichtet und soll bereit sein, weitere 10 Mill. Taels, die ihr als Erbschaft von der Kaiserin-Witwe Tse-hsi zugefallen sind, dem Neubaufonds zuzuwenden. Sollten diese Mittel für die in Zukunft mit Sicherheit wachsenden Marineausgaben nicht mehr genügen, so werden neue Steuern, z. B. Stempelsteuer oder beschränkter Ämterkauf, bereitgehalten, um die Durchführung der Flottenreform auf jeden Fall zu gewährleisten.

Bedeutung dieser Flottenpläne für das Ausland.

Nachdem im Vorstehenden ein Bild von den Flottenplänen und -möglichkeiten Chinas gegeben ist, so wie es sich zur Zeit in Umrissen entwerfen läßt, bleibt zum Schluß noch kurz zu betrachten, welche Bedeutung diese Bestrebungen für die übrige Welt, speziell auch Deutschland, haben. Für die meisten Länder läßt sich die politische Seite der Frage von der wirtschaftlichen nicht trennen, da gerade in China politischer Einfluß auch wirtschaftlichen Vorteil bedeutet.

Es ist überhaupt notwendig, die Flottenreform nicht nur für sich allein, sondern als Glied aus der Kette der großen Gesamtreformen zu betrachten, welche die chinesische Regierung in die Wege geleitet hat, um das riesige Staatengebilde aus dem politischen Chaos und unnatürlichen Schwächezustande auf die politische Machthöhe zu bringen, die ihm durch seinen Flächenraum, seine Menschenzahl und seinen natürlichen Reichtum gebührt. Langsam, aber sicher setzt jetzt dort derselbe Modernisierungsprozeß ein, in dem Japan dem verwandten Lande vorangegangen ist. Der chinesische Koloß aber, einmal in Bewegung, dürfte noch Überraschungen in sich bergen, gegen die Japans Entwicklung verblaßt. Darum ist es von großer Bedeutung, daß die politischen Beziehungen Deutschlands zu China im allgemeinen so gut sind, daß wir dem Aufstreben des Landes, auch in seiner Flotte, nur gute Wünsche entgegenbringen können und hoffen dürfen, daß unserer Industrie in gerechter Würdigung ihrer soliden und allgemein nutzbringenden Arbeit, die sie bereits für das Land geleistet hat, auch ferner ein wohlverdientes Vertrauen erhalten bleibt.

— o —



Meinungsaustausch.

Zu dem Artikel „Leichtmatrosen".

Der Verfasser des Aufsatzes „Leichtmatrosen" im Heft 11, 1909, der „Marine-Rundschau" verwirft die Unteroffizierinstruktion, er möchte an ihre Stelle durchweg Offizierunterricht gesetzt sehen. Das scheint mir zu weit zu gehen. Der gesamte Wissensstoff, den die Jungen am Ende ihrer 2 jährigen Ausbildungszeit beherrschen sollen, läßt sich nach seiner inneren Eigenart in drei Gruppen teilen. Es umfaßt:

Gruppe I: Das Gedächtniswissen.
Gruppe II: Das technische Wissen.
Gruppe III: Das erziehliche Wissen.

Einige Beispiele mögen erläutern, was ich unter den einzelnen Gruppen verstanden haben und wie ich sie behandelt sehen möchte.

Reines Gedächtniswissen übermitteln und verlangen Themen, wie „Uniformen", „Personal der Marine", „Flaggen und Wimpel".

Daß der Kapitänleutnant zwei Ärmelstreifen hat, daß Flagge A und Wimpel 4 so und nicht anders aussehen, hat keinen inneren Grund, durch dessen Klarlegen man dem Schüler das Behalten erleichtern kann, sondern ist eine reine Tatsache, die vokabelmäßig behalten werden muß. Warum der Unteroffizier derartige, ihm genau bekannte Tatsachen dem Jungen nicht ebensogut soll übermitteln können wie der Offizier, ist nicht einzusehen.

Wenn er den Stoff nach vorhergegangenem Vortrage in der Form von Frage und Antwort behandelt, so scheint mir bei Themen, wie den oben genannten, dagegen wenig einzuwenden zu sein. Erfahrungsgemäß sind die Jungen sehr oft durch vorhergegangenen praktischen Dienst ermüdet und versuchen zu dösen. Naturgemäß gelingt ihnen dies bei einem längeren fortlaufenden Vortrag, in den nur dann und wann eine Frage eingestreut wird, besser, als wenn sie durch schnell aufeinanderfolgende Fragen alle paar Sekunden zu aktiver Mitarbeit gezwungen werden. Ein Frage- und Antwortspiel, d. h. ein Verfahren, bei dem jeder Junge stets *dieselbe* Frage bekommt, kann der Offizier jederzeit leicht verhindern, geht es nicht anders, durch den ausdrücklichen Befehl: Beim dritten Mann, das nächste Mal beim fünften oder sechsten Mann anfangen.

Der Hauptfehler, zu dem unsere Unteroffiziere als Lehrer neigen, ist Weitschweifigkeit. Dieser Neigung wirkt die Behandlung des Stoffes in Fragen und Antworten in glücklichster Weise, gewissermaßen automatisch entgegen.

Dem Jungen bei Stoffen, wie den bisher angeführten, lange Zeit zum Überlegen zu lassen, ist nicht nötig. Auf die Frage: Woran erkennst du einen Korvettenkapitän, muß der Junge *sofort* antworten können. Denn in der Praxis soll er die Kennzeichen der Uniform auch mit dem ersten Blick erfaßt haben.

Wenn Themen, wie die bisher genannten, in die kein innerer Gedankengang, kein höheres geistiges Niveau hineinzubringen ist, vom Offizier behandelt werden, so

sehe ich nicht ein, wodurch er es fertigbringen soll, der vierfachen Anzahl von Jungen in derselben Zeit mehr oder auch nur ebensoviel beizubringen wie der Korporalschaftsführer. Dem Jungen das für seinen Dienst nötige Wissen in der kürzesten Zeit zu übermitteln, damit möglichst viel Stunden für den praktischen Dienst und die körperliche Ausbildung übrig bleiben, ist aber zweifellos die Hauptsache für die Handhabung des Unterrichts. Sagt der Junge nachher wirklich einmal: „Die Spitze des Schlagbolzens ist konisch gehalten", so wird er darum nicht schlechter schießen, nicht schlechter Dampfpinaß steuern, nicht langsamer morsen. Die geistige Nahrung an sich scheint mir für den Jungen die Hauptsache zu sein. Ob sie aus einer blechernen Eßkumme oder aus goldener Schale übermittelt wird, steht in zweiter Linie. Schützen, Seeleute, kräftig zufassende Kriegschiffmatrosen, die ihr hartes praktisches Handwerk gründlich verstehen, wollen wir erziehen. Wenn sie nebenbei in der deutschen Grammatik firm sind, so ist das sicherlich kein Fehler, aber unbedingt nötig für ihren Lebenszweck, deutsche Kriegschiffe zu bemannen und auf ihnen zu kämpfen, ist es nicht.

In die zweite Gruppe gehören die technischen Themen. Zu ihnen möchte ich an dieser Stelle alle Stoffe rechnen, die einerseits das Begreifen technischer oder logischer Zusammenhänge, anderseits eine mehr oder minder große Gedächtnisarbeit erfordern. Es gehören zu dieser Gruppe die meisten Artilleriethemen, aber auch manche andere Stoffe, z. B. Kompaßkunde.

Soll dem Jungen das Arbeiten des 8,8 cm-SK-Verschlusses beim Schließen verständlich gemacht werden, so wird ihm dies der Offizier sicherlich einleuchtender auseinandersetzen und am aufgeschnittenen Verschluß faßlicher zeigen können als der Unteroffizier. Wenn der Junge nun aber den Ausführungen des Offiziers mit Verständnis gefolgt ist, wenn er einen Begriff von der Sache bekommen hat, so ist damit, wie die Erfahrung immer und immer wieder zeigt, nur ein Teil der Arbeit getan. Nun muß jeder Junge heran an den Verschluß, muß die Teile in Betrieb setzen, wie sie sich beim Schließen bewegen, muß dabei versuchen, das, was ihm der Offizier gesagt hat, ins Gedächtnis zurückzurufen und in Worten sich und anderen Rechenschaft darüber zu geben. Das man damit schneller zum Ziel kommt, wenn man jeden Geschützführer mit seiner kleinen Gruppe von Leuten arbeiten läßt, als wenn der Offizier die gesamten 8,8 cm-SK-Mannschaften zusammennimmt, ist wohl zweifellos.

Ähnlich ist es in der Kompaßkunde. Sicherlich ist es von Nutzen, wenn der Offizier zu Anfang seinen Leuten ein- oder zweimal auseinandersetzt, wie man zu den Kompaßbenennungen gekommen ist. Das eigentliche „Beibringen" der Striche am Kompaßmodell mit beweglichem Zeiger — „was liegt an?" — „drehe den Zeiger $1^1/_2$ Strich nach links, wie heißt dann der anliegende Strich?" usw. —, überläßt man sicher besser dem Unteroffizier, der in seiner kleinen Gruppe viel mehr Zeit und Sorgfalt auf den einzelnen Mann verwenden kann.

Also auch bei den unter die Bezeichnung „technische Themen" zusammengefaßten Unterrichtsstoffen hat der Unteroffizier eine wichtige Rolle zu spielen. Er soll die sorgfältige Kleinarbeit leisten, von der es abhängt, ob die Leute nachher wirklich wissen, wo die Glocken hängen, oder ob sie sie nur ein paarmal in der Ferne haben läuten hören.

Bei Instruktionen aus diesem Stoffkreis, der zweifellos zur Beantwortung von Fragen eine gewisse Zeit zur Überlegung erfordert, kommt es von selbst nicht zum Frage- und Antwortspiel, weil jede Instruktion mit praktischem Zeigen und Erklären am Modell verbunden sein soll.

Über die dritte Gruppe, in welche die erziehlichen Themata in engerem Sinne gehören, z. B. „Pflichten des Soldaten", „Marinegeschichte", ist hier nichts Besonderes zu sagen. Diese gehören selbstverständlich ausschließlich dem Offizier. Nur eine kurze Bemerkung möchte ich dazu machen. Der Junge soll sich freuen, wenn es heißt: „Die Unteroffiziere, Danke schön!" „Zum Offizierunterricht auf der Schanze antreten, Marsch Marsch!" Er soll das Gefühl haben, jetzt gibt es Kuchen statt Kommißbrot. Das Gefühl würde er sehr schnell verlieren, wenn derselbe Offizier ihm täglich über die alltäglichsten Dinge Unterricht gäbe. Und das wäre schade! Schade für den Jungen, nicht weniger schade für den Offizier.

Nun das Letzte, aber nicht Unwichtigste. Unsere Jungen müssen alle instruieren lernen, denn fast alle sollen später als Exerziergefreite und Rekrutenunteroffiziere verwendet werden. Wenn der Junge bisher lediglich vom Offizier unterrichtet worden ist, so wird diese Lehrausbildung sehr große Mühe machen. Die freiere Form des Offizierunterrichts mit Erfolg nachzuahmen, wird nur den allerwenigsten gelingen, und die gewissermaßen in festen Schienen laufende, nicht sehr geistreiche, aber selten ganz vom Wege abkommende Unteroffizierinstruktion wird ihnen dann fremd sein. Nun muß man sich aber klar darüber sein, daß nur ganz wenige Jungen die geistige Gewandtheit besitzen, ihnen vertrautes Wissen in neue Formen zu kleiden. Sie müssen Vorbilder haben, und zwar Vorbilder, die sie direkt nachahmen und erreichen können.

In 2½ jähriger Dienstzeit als Schiffsjungenoffizier habe ich nur vereinzelt die Erfahrung gemacht, daß unter der Instruktion die Dienstfreudigkeit der Korporalschaftsführer leidet; viele instruieren sogar gern. Man muß ihnen nur ein paar Tage vorher bekanntgeben, was für ein neues Thema herankommen soll, damit sie sich den Stoff zurechtlegen können und nicht mangelhaft vorbereitet, rat- und hilflos vor der Front stehen. Und dann das zweite, viel wichtigere. Der Offizier muß, wenn seine Korporalschaftsführer instruieren, eine gewisse Selbstbeherrschung und Zurückhaltung üben. Er darf nur dann eingreifen, wenn es wirklich sachlich nötig ist. Wer jedesmal dazwischenfährt, sobald ein Unteroffizier eine Frage etwas anders stellt, als er selbst sie stellen würde, der wird freilich seinen Korporalschaftsführern das Instruieren in kurzer Zeit gründlich verleidet haben; das liegt dann aber nicht an Unvollkommenheiten des Systems!

Der Vorschlag, nicht mehr wie bisher das Durchnehmen bestimmter Themen zu verlangen, sondern nur vier Unterrichtsfächer vorzuschreiben, deren Behandlung im einzelnen dem Ermessen des Divisionsoffiziers völlig überlassen ist, scheint mir in keiner Weise Erfolge zu versprechen. Zwei Fälle sind möglich. Entweder macht sich der Offizier privatim seine planmäßige Zeiteinteilung für den Unterricht; dann kann er die Gruppierung des Stoffes in Themen nicht entbehren und es ist im wesentlichen ebenso geblieben wie bisher. Nur die Einheitlichkeit im Unterricht ist verloren

gegangen. Oder er beschränkt sich darauf, das, was der praktische Dienst bringt, im Unterricht durchzusprechen, dann werden die erzielten Erfolge wahrscheinlich noch viel lückenhafter sein als bei der bisherigen Art der Instruktion.

Dem Divisionsoffizier eine breitere Unterlage zur Beurteilung der Schützeneigenschaften zu geben, ist sicherlich sehr erwünscht.

Warum das Schießen mit dem Sattelgewehr ein vergleichendes Urteil über Entschlußfähigkeit und Abkommen nicht ermöglichen soll, ist schwer einzusehen. Es muß nur in genügendem Umfange betrieben werden. Wenn, wie im Dienstjahr 1907/08 auf S. M. S. „Freya", pro Kopf nur 10 Schuß zur Verfügung stehen, so ist das selbstverständlich so gut wie wertlos. Es ist aber ganz zweifellos möglich, ohne wesentliche Störung der anderweitigen Ausbildung eine vielmal so große Schußzahl zu erreichen. Genau so gut wie bei der infanteristischen Rekrutenausbildung für ein Schiff der Flotte dauernd eine Korporalschaft Zielbilder macht oder mit Abkommmunition schießt, könnte bei jedem Reinschiff, bei jedem Divisionsdienst, bei jedem Zeugflicken, sobald die Verhältnisse des Hafens es erlauben, mit dem Sattelgewehr geschossen werden. Eins von den beiden Dampfbeibooten kann fast immer für diesen Zweck zur Verfügung sein — bis zum Jahre 1907 haben die Schulschiffe sich stets mit einem Dampfbeiboot begnügen müssen. Die Dampfpinaß macht mit 3 Bängscheiben in der Stunde mindestens 8 Anläufe. Wird also aus 3 Abkommgewehren, meinetwegen von den 8,8 cm-SK auf dem Mitteldeck, geschossen, so können in einer Stunde $3 \times 10 \times 8 = 240$ Schuß verfeuert werden. Wenn man, um eine Zahl zu nennen, jeden der 200 Jungen 5 Anläufe schießen lassen will, so sind zu diesen 10000 Schuß ungefähr 42 Schießstunden erforderlich. Da die Jungen schon im ersten Ausbildungshalbjahre auf dem „König Wilhelm" punktern, so daß man schon die ersten deutschen Häfen zum Schießen ausnutzen kann, würde sich das oben genannte Pensum sicherlich erreichen, wahrscheinlich nicht unbedeutend übertreffen lassen.

Wird im vierten Halbjahr auf dem „König Wilhelm", wogegen kein stichhaltiger Grund vorliegt, 4 Monate lang nur eine Stunde täglich mit 3 Sattelgewehren geschossen, so würden für jeden der 800 Jungen mindestens 3 weitere Anläufe herauskommen. Es ist wohl zweifellos, daß auch diese Zahl sich beträchtlich steigern läßt.

Vor der Verteilung auf die Laufbahnen würde demnach jeder Junge mindestens 8 Anläufe zu 10 Schuß geschossen haben. Ich glaube, daß dies genügt, um einen ziemlich einwandfreien Vergleich zwischen den einzelnen Leuten zu ermöglichen und festzustellen, wer Anlage zum Schützen hat. Damit wäre aber die Aufgabe des Schiffsjungenschulschiffes auf diesem Gebiete erfüllt. Aus dem ausgesuchten Material brauchbare Geschützführer zu machen, kann man getrost den G. F. III Kursen überlassen.

Metzenthin.



Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Sr. Königl. Hoheit dem Prinzen Heinrich von Preußen ist der Rang eines englischen »Admiral of the fleet« beigelegt worden.

— Flaggoffizierbeförderungen. Am 27. Januar wurde der Vizeadmiral v. Holtzendorff zum Admiral, die Kontreadmirale Paschen, Rollmann und v. Ingenohl zu Vizeadmiralen, die Kapitäne zur See Koch, Graf v. Spee und Scheer zu Kontreadmiralen befördert.

— Die Marine im Reichstage. Budgetkommission. Gelegentlich der Neuanforderung der Stelle eines Vortragenden Rates wurden die Verhältnisse in dem Konstruktionsdepartement des Reichs-Marine-Amts erörtert. Es wurde gefragt, warum an der Spitze dieses Departements ein Seeoffizier und nicht ein Techniker stehe. Der Staatssekretär erwiderte, es sei kein festes Prinzip, wenn zur Zeit ein Seeoffizier an der Spitze stehe. Früher sei es ein Techniker gewesen, der aber nicht verstanden habe, jüngere Kräfte heranzubilden und Schule zu machen. Notwendig sei auch nicht, daß gerade der Chefkonstrukteur zugleich auch Departementsdirektor sei, zumal da der letztere viele Dinge erledigen müsse, die nicht reine Konstruktionsfragen beträfen, und weil er vor allem die Instanz sei, um divergierende Ansichten auszugleichen. Der Chefkonstrukteur wird am meisten leisten, wenn er möglichst frei von laufenden Arbeiten ist und sich ganz seiner konstruktiven, sehr vielseitigen Tätigkeit widmen kann.

Ein Abgeordneter hob hervor, daß die guten schiffbaulichen Leistungen der neueren Zeit aus einer Periode stammten, in der ein Seeoffizier an der Spitze des Konstruktionsdepartements gestanden habe. Ein greifbarer Anlaß zu einem Systemwechsel sei also nicht gegeben. Einzelne Redner beklagten den häufigen Wechsel der Departementsdirektoren im Reichs-Marine-Amt.

Der Staatssekretär widerlegt die Ausführungen eines Abgeordneten, der annimmt, die Fertigstellung des „Blücher" habe sich verzögert, weil die Pläne während des Baues veraltet seien. Die deutsche Marineverwaltung habe bei dem Bau von großen Schiffen nicht die Führung übernehmen wollen und daher den „Blücher" mit 15 000 Tonnen konstruiert. Die englischen Kreuzerpläne seien damals nicht bekannt gewesen. Nachträgliche Änderungen hätten nicht stattgefunden. „Blücher" sei in seiner Art ein vortrefflich ausgefallenes Schiff. Die Kommission beschloß den Abstrich von acht neuangeforderten Stellen für Revisionsbeamte, obwohl nach den Ausführungen eines Regierungsvertreters auf den einzelnen Intendanturbeamten der Marine eine etwa doppelt so große Revisionssumme entfalle wie in der Armee.

Bei Kapitel 52 des Etats trat die Kommission in eine eingehende Erörterung der Frage der Tafel- und Messegelder ein. Es wird der Antrag gestellt, 500 000 ℳ von der diesjährigen Forderung abzusetzen; gleichzeitig wurde angeregt, das Reichs-Marine-Amt solle eine Denkschrift zur Vorlage bringen, in der das Zulagewesen der Marine eingehend erläutert wird.

Der Staatssekretär trat falschen Auffassungen über die Höhe der Messegelder und angeblich erzielte hohe Ersparnisse entgegen, führte aus, daß das persönliche Interesse der Tafelgeldempfänger durch willkürliche Abstriche ernstlich geschädigt würde, sagte zu, dem Reichstag eine Denkschrift über das Zulagewesen vorzulegen, und betonte, daß — solange es Krieg- und Kauffahrteischiffe gäbe — ein anerkanntes Recht der Eingeschifften auf auskömmliche freie Verpflegung an Bord bestanden habe. Der von einem Abgeordneten gezogene Vergleich mit „Reisekosten" sei nicht möglich.

Unter Zustimmung mehrerer Abgeordneter wurde von Regierungsvertretern auf die den eingeschifften Offizieren und Deckoffizieren durch die Eigenart des Bordlebens entstehenden wirtschaftlichen Schwierigkeiten, getrenntes Familienleben, Uniformsabnutzung, Wäscheverbrauch, Erziehungsschwierigkeiten, die Notwendigkeit einer pekuniär relativ sorgenfreieren Existenz als Entgelt für die Härten des Bordlebens hingewiesen. In diese Debatte griff auch der Staatssekretär des Reichsschatzamts ein und unterstützte die Forderung der Marineverwaltung auf Belassung der eingestellten Etatssumme. Ein freisinniger Abgeordneter erklärte, der im Jahre 1908 gefaßte Entschluß des Reichstages, die Tafelgelder in Anbetracht der allgemein festgestellten Steigerung aller Lebensmittelpreise um 15 Prozent gegen die 1873 festgelegten Sätze zu steigern, sei übereilt und überflüssig gewesen. Ein Bedürfnis habe nicht vorgelegen.

Die Kommission kam dann zu dem Beschlusse, die konform mit den diesjährigen Stellenvermehrungen geforderte Etatserhöhung von 271 574 *M* zunächst zu streichen und die Vorlage einer Denkschrift über das Zulagewesen der Marine, enthaltend Vorschläge über eine möglichst weitgehende Vereinfachung, im Interesse größerer Sparsamkeit zu fordern.

Ferner wurden das Bureauschiff „Nixe" und das Schulschiff „König Wilhelm" von der Kommission beanstandet. Der Staatssekretär wies darauf hin, daß die „Nixe" auch als Aufnahmestelle für die zahlreichen zeitweise Abkommandierten der Flotte diene und für diesen Zweck eventl. nur durch Kasernenbauten, die Kosten erfordern würden, ersetzt werden könne. Auch wurde erwähnt, daß in England streng vermieden würde, einen Seebefehlshaber an Land zu stationieren, und daß die Gründung eines Flottenkommandos am Lande möglicherweise den Ansatz zu einem neuen „Oberkommando" bilden könne. Admiral v. Tirpitz erläuterte dann eingehend, warum der „König Wilhelm" als „in Dienst gestelltes Schiff", nicht aber als „Hulk" betrachtet werden müsse. An dieser Stelle, wo mit einem sachverständigen Leserkreis gerechnet werden kann, bedarf es einer Wiederholung der klar zutage liegenden Gründe für diese militärische Maßnahme nicht.

Es wird dann weiter das Submissionswesen der Marine besprochen. Die Regierungsvertreter stellten fest, daß in der Marine nicht anders als in den übrigen Staatsbetrieben verfahren würde. Das Verfahren sei zum größten Teil, wie verlangt, öffentlich. Nur ein öffentliches Vorlesen der Zuschläge habe bisher nicht stattgefunden, sei aber jetzt auch versuchsweise bei einer Werft eingeführt worden.

Bei Beratung des Kapitels 60 (Instandhaltung der Flotte und Werften) entstand eine Generaldebatte über den „Werftbetrieb". Der Staatssekretär lehnte nach wie vor energisch ab, daß außerhalb des Alteisenhofes in Kiel irgendwelche besonderen Mißstände festgestellt seien. Eine gesetzliche Möglichkeit, gegen den durch den Prozeß bloßgestellten Verwaltungsdirektor vorzugehen und ihn etwa auf Wartegeld zu setzen, sei nicht gegeben. Eine Disziplinaruntersuchung hätte kein Ergebnis versprochen, solle aber auf Wunsch der Kommission eingeleitet werden. Vergleiche der Privatwerften mit Kaiserlichen Betrieben hinkten immer. Auch gäbe es in keinem Staatsbetriebe ein Institut, in das die Front so eingreift wie in den Werftbetrieb. Die Marineverwaltung hat es sich angelegen sein lassen, die einzelnen Ressorts der Werften, im besonderen die technischen, so selbständig zu machen, daß gewissermaßen Einzelfabriken entstanden seien. Für die bessere kaufmännische Ausbildung der Unterbeamten sei neuerdings Vorsorge getroffen. Als höhere Verwaltungsbeamte könne man Juristen nicht entbehren. Der Anregung aus der Kommission, auch sie technisch oder kaufmännisch vorzubilden, solle Folge gegeben werden. Ein vielköpfiges „Kollegium" bestehe auf den Werften nicht. Die entscheidende Stelle sei allein der Oberwerftdirektor.

Die amerikanischen Werften seien neuerdings nach deutschem Muster reorganisiert. Die Organisation der englischen sei der unsrigen sehr ähnlich. Um Mißstände zu beseitigen, sei auf allen Werften jetzt die getrennte, den Arbeitsstunden der Arbeiter angepaßte Arbeitszeit für die Beamten eingeführt. Mehrfache Kontrollen hätten einwandfrei erwiesen, daß der den Beamten gemachte Vorwurf der Unpünktlichkeit unzutreffend sei. Der in der Kommission anwesende Oberwerftdirektor aus Wilhelmshaven gab dann eine eingehende Schilderung der Organisation der Werften.

Von seiten einzelner Redner — im besonderen von sozialdemokratischen — wurden sodann bestimmte Fälle, die zu Ausstellungen Veranlassung gegeben hätten, zur Sprache gebracht. Der Staatssekretär sagte genaue Untersuchung zu und wandte sich mit Wärme gegen die Auffassung, es würden die Kommissionsvorschläge nicht berücksichtigt. Es sprächen eine große Reihe von Momenten dafür, daß sich die Werftorganisation auf einem bestimmten Wege, nämlich dem der Wirtschaftlichkeit und Ellbogenfreiheit der Ressorts, weiter entwickle. Nachdem noch die Frage der Werftbuchführung berührt war, wurden zwei Resolutionen — die eine davon beantragte Einsetzen einer mit besonderen Rechten ausgestatteten Kommission, zur Hälfte bestehend aus Reichstagsmitgliedern, zur Untersuchung von Unregelmäßigkeiten auf den Werften — abgelehnt.

Im weiteren Verlauf der Verhandlungen wurde sodann durch Verlesen eines amtlichen Berichtes des Oberwerftdirektors zu Danzig festgestellt, daß sich die in der Kommission vorgebrachten bestimmten Behauptungen eines sozialdemokratischen Abgeordneten über Beiseiteschaffen wertvoller Artilleriematerialien durch einen Werftangestellten in Danzig auf Grund der eingehenden Untersuchungen und protokollarischen Vernehmungen als gänzlich haltlos und unzutreffend herausgestellt hätten. Die Kommission war der Ansicht, daß dieser Fall damit erledigt sei. (Die Beratungen wurden bei Redaktionsschluß am 20. Februar fortgesetzt.)

— Hochseeflotte. Die Hochseeflotte (ohne S. M. S. „Blücher") übte vom 1. bis 5. Februar im Verbande im östlichen Teile der Ostsee. Die 3. Flottille und die vom 1. bis 5. Februar aktivierte 3. Reserveflottille (5. und 11. Halbflottille) nahmen an den Übungen teil.

„Schleswig-Holstein" und „Lothringen" leisteten Anfang Februar zwei im Schneesturm von ihrem Schlepper losgerissenen und in See vertriebenen Schuten Hilfe und brachten sie in den Hafen.

„Westfalen" erzielte bei der Meilenfahrt 20,25 kn, „Mainz" bei einer 6 stündigen forcierten Fahrt im Mittel 26,5 kn.

„Nassau" erledigte das Anschießen der Geschütze. Die Erprobung der gesamten Artillerie, bei der zur Prüfung der Verbände auch Breitseitsalven aller schweren Geschütze abgegeben wurden, ergab ein voll zufriedenstellendes Resultat.

„Rheinland" ist am 23. Februar nach Swinemünde gebracht worden und hat dort die Vorproben unter Leitung der Bauwerft begonnen. Im Anschluß daran ist die Überführung nach Kiel in Aussicht genommen.

Am 16. Februar kollidierte während einer Gefechtsübung vor dem Kieler Hafen „Königsberg" und „Dresden". Erstere erlitt eine Beschädigung am Bug, bei letzterer liefen 2 kleine Wallgangsabteilungen voll Wasser. Die Kreuzer setzten ihre Übungen zunächst fort und suchten dann die Werft auf. Es wurde niemand verletzt. Die Reparatur soll in 6 und 8 Tagen ausgeführt werden.

„U 4" wurde am 19. Februar im Kaiser Wilhelm-Kanal durch einen Handelsdampfer gerammt. Das nicht unerheblich beschädigte Boot setzte die Reise nach Kiel mit eigener Maschinenkraft fort und suchte die Werft zur Reparatur auf. Das Verhalten der Besatzung in der kritischen Situation war vorzüglich. Die provisorische

Dichtung einiger lecker Stellen wurde schnell und sicher ausgeführt. Das Material des Bootes erwies sich als tadellos.

Eine Kreuzerübungsreise findet am 24. Februar bis 5. März statt.

— Sonstige Schiffe in der Heimat. Die Torpedoboote „S 11“ und „S 42“ wurden am 7. Februar als Tender des „Nautilus“ in Cuxhaven in Dienst gestellt.

„Delphin“ leistete Ende Januar mehreren bei Hörup Haff gesunkenen Fischerfahrzeugen die erbetene Hilfe.

Torpedoboot „S 62“ stellte am 1. Februar als Fischereischutzboot in Dienst.

— Auslandschiffe. „Nürnberg“ trat am 14. Februar die Ausreise nach Ostasien an und lief zunächst Barcelona an.

Kreuzergeschwader. „Scharnhorst“ und „Leipzig“ verließen am 22. Januar Bangkok und besuchten Singapore, Pulo Weh (Sabang) und Padang. „Iltis“ verließ Ende Januar Swatau und ging nach Hongkong und Canton. „Jaguar“ lag als Stationär vor Schanghai. „Luchs“ befand sich bis Anfang Februar bei dem Flaggschiff, besuchte sodann Bandjermassin, Soerabaja, Pulo Laut, Makassar und Menado. „Tiger“ war auf dem Yangtse tätig.

„Arcona“ hat nach Wechsel des Kommandanten von Pulo Weh aus die Heimreise angetreten. Der Kreuzer beteiligte sich, wie nachträglich bekannt wurde, Ende Dezember 1909 erfolgreich an dem Löschen eines großen Brandes in Yokohama mit einem ausgeschifften Feuerpikett von 80 Mann.

Mit „Jaguar“, der an der Boje vor Schanghai vertaut lag, kollidierte leicht am 7. Februar ein passierender Dampfer.

Das von der Schiffswerft Tecklenborg, Bremerhaven, erbaute und nach Schanghai verfrachtete Flußkanonenboot „Otter“ wird dort bereits am 26. Februar fertig zusammengesetzt und zu Probefahrten bereit sein. Es wird also, den günstigen Verlauf der Erprobungen vorausgesetzt, schon am 1. März — in Aussicht genommen war der 1. April — zur Ablieferung gelangen können.

Afrikanische Stationen. „Seeadler“ befand sich im Februar im ostafrikanischen Küstengebiet, „Panther“ vor Swakopmund. „Sperber“ besuchte Old Calabar, Lome, Secondi, Axim und Gr. Friedrichsburg.

„Bussard“ setzte die Heimreise über Palermo, Malaga und Southampton fort und wird Ende Februar in Kiel erwartet.

Amerikanische Station. „Bremen“ hat in Fortsetzung der Reise nach der Westküste Südamerikas Valdivia, Coronel, Talcahuano und Valparaiso angelaufen.

Australische Station. „Condor“ befand sich im nördlichen Teil seines Schutzgebietes und hat die Palau- und Admiralitäts-Inseln sowie Simpsonhafen besucht. „Cormoran“ ist seit Ende Januar in Samoa.

— Schulschiffe. „Freya“ besuchte Neapel, Algier, Vigo; „Hansa“ Palermo, Algier, Ferrol; „Hertha“ ging von Havanna über die Bermuda-Inseln und Ponta Delgado (Azoren) nach Vigo. „Victoria Louise“ lief nach Verlassen der Bermuda-Inseln Horta (Azoren) und Ferrol an.

Über die im Februarheft erwähnte Hilfeleistung S. M. S. „Hertha“ beim Abschleppen des vor Kingston (Jamaica) festgekommenen Hapag-Dampfers „Prinz Joachim“ ist noch folgendes bekannt geworden. „Hertha“ erhielt die Nachricht von dem Auflaufen des Dampfers am Sonntag, den 9. Januar 6^{30} Uhr vorm., machte beschleunigt Dampf auf und ging um 8 Uhr vorm. zur Hilfeleistung nach der 9 sm entfernten Stelle in See. Der Dampfer lag mit dem Bug hoch heraus auf 1,5 m Wasser, Mittel- und Achterschiff schwammen in tiefem Wasser. Maßnahmen zum Abbringen waren beim Eintreffen S. M. S. „Hertha“ noch nicht getroffen. Am 9. wurden vier

Abschleppversuche gemacht, die den Dampfer drehten, lockerten und einige Fuß achteraus brachten. Auf Anregung des Kommandanten der „Hertha" wurde der eine Buganker des „Prinz Joachim" nach achtern ausgefahren und mit 75 m Kette fallen gelassen. Nachdem der Dampfer etwas geleichtert war, wurden am Montag, den 10. Januar, fünf weitere Schleppversuche, gestört durch mehrfaches Brechen der Leinen und Poller, gemacht, wobei der Dampfer 8 Fuß achteraus kam und sich ab und zu etwas bewegte.

Während der Nacht vom 10./11. leichterte der Dampfer noch etwa 120 Tonnen und kam dann gegen 5 Uhr vorm. durch Einhieven der ausgefahrenen Ankerkette los.

Die Boote S. M. S. „Hertha" haben bei der Überführung der Passagiere auf einen anderen Dampfer mitgewirkt.

Offiziere und Mannschaft des Schulschiffes haben mit unermüdlichem Eifer an der Flottmachung des Dampfers gearbeitet.

— Seine Majestät der Kaiser hat für das diesjährige Turnier des Offizier-Fecht- und Turnvereins Kiel eine Bronzefigur „Fechter" von Lederer als Ehrenpreis bestimmt.

— Der japanische Prinz Higaschi Fushimi Hiroyasu, der seine Ausbildung als Seeoffizier 1892 in der deutschen Marine erhalten hat, besuchte, inkognito reisend, einige deutsche Schiffe und Privatwerften.

— Ausländische Schiffsaufträge an deutsche Werften. Die Verhandlungen der türkischen Regierung mit der Firma Schichau über den Ankauf von vier nahezu fertigen Torpedobooten sind zum Abschluß gelangt.

— Chinesische Studienkommission. Nach Pressenachrichten hat sich die chinesische Studienkommission sehr befriedigt über die in Deutschland und auf deutschen Werften gemachten Erfahrungen ausgesprochen. Deutschland baue die besten Kriegschiffe und stelle das beste Kriegsmaterial her.

— S. M. der Kaiser von Rußland hat der Offiziersmesse S. M. S. „Gneisenau" sein Portrait, ihn in deutscher Marineuniform darstellend, geschenkt. Das Versprechen für diese Schenkung war anläßlich der Begegnung S. M. des Kaisers mit S. M. dem Zaren auf Standart Reede erteilt.

— Geschenk für „v. der Tann". Die Familie v. der Tann hat für den großen Kreuzer ein Bild des Generals v. der Tann gestiftet, und zwar die Kopie eines Lenbachschen Gemäldes.

— Einer amerikanischen Statistik (Jahresbericht der New Yorker Handelskammer) über den Verkehr in den Welthäfen entnehmen wir:

Schiffsverkehr (Außenhandel) in Netto-Registertonnen.

	1898 (97)	1908 (07)	Zunahme Prozent in 10 Jahren
New York (1898 bis 1908) . .	7 771 412	12 154 780	56,4
Antwerpen (1897 bis 1907) . .	6 181 922	11 211 803	81
London (1897 bis 1907	9 110 925	11 160 367	22,4
Hamburg (1897 bis 1907) . . .	6 090 510	10 888 553	82,7
Liverpool (1897 bis 1907) . . .	5 845 384	8 167 499	48,2

Hamburg steht demnach an vierter Stelle und hat London, das innerhalb von 10 Jahren vom ersten auf den dritten Platz gerückt ist, fast erreicht. Hamburgs prozentuale Zunahme ist die größte der fünf Welthäfen und übertrifft um das Vierfache diejenige Londons. Das schnelle Wachstum Hamburgs wird in der Veröffentlichung der amerikanischen Handelskammer dem großen Aufschwung von Handel und Industrie

im Deutschen Reiche und der Unternehmungslust der Schiffahrtsgesellschaften zugeschrieben. Antwerpen soll seinen großen Aufschwung hauptsächlich seinen hervorragenden Hafenanlagen verdanken. — Es wird auch zu berücksichtigen sein, daß Antwerpen für das deutsche Hinterland ein wichtiges Ausfalls- und Einfallstor bildet.

— Schiffbaumeister Julius Klawitter, dessen Name mit der Gründung der ehemaligen preußischen Kriegsflotte eng verknüpft ist, starb am 12. Februar im Alter von 80 Jahren. Ein Teil der preußischen Schiffe wurde auf seiner 1712 in Danzig gegründeten Klawitterschen Werft erbaut.

⚜

England. Die Wahlen sind zugunsten der liberalen Partei ausgefallen, doch ist deren Majorität über die Unionisten nur 1 Sitz, so daß sie auf die Unterstützung der ihr nahestehenden Gruppen der Nationalisten (Iren) und der Arbeiterpartei angewiesen ist und sich zunächst mit diesen über ihr Programm zu verständigen hat. Diese Abhängigkeit der liberalen Partei von ihren radikalen Anhängseln läßt ihr voraussichtlich keine lange Regierungsdauer. Die ersten Verhandlungen nach Eröffnung des Parlaments am 21. Februar haben die schwierige Lage deutlich erkennen lassen. Von unionistischer Seite werden schon Neuwahlen nach 6 Monaten prophezeit. Den Brennpunkt der Krisis bildet die Frage, ob zuerst über das Vetorecht des Hauses der Lords oder das Budget verhandelt werden soll. Kommt das Budget nicht vor Ende des Finanzjahres zur Erledigung, so werden die finanziellen Schwierigkeiten für die Regierung größer; trotz der erhöhten Einnahmen wird mit einem diesjährigen Defizit von 60 bis 80 Mill. ℳ gerechnet. In der Zusammensetzung des Kabinetts sind nur geringe Änderungen eingetreten. Mr. Haldane und Mr. McKenna haben ihre Portefeuilles als Kriegsminister und Erster Lord der Admiralität behalten; die in vielen Zeitungen verbreiteten Gerüchte, auf einer Rede Mr. Haldanes über die Verteidigungspolitik basierend, daß Mr. Haldane Erster Lord der Admiralität werden oder Admiralität und Kriegsministerium vereint leiten solle, haben sich demnach nicht bewahrheitet. Die »Times« wendet sich in einem Leitartikel ganz energisch gegen eine solche Vereinigung. Zusammenarbeiten sei nötig. England habe in seiner Geschichte genügend Beispiele für den Mangel an solcher Einigkeit; was aber in der Organisation der Marine noch zu tun übrig bleibe, sei die Schaffung eines leistungsfähigen Admiralstabes, der für ein besseres Zusammenarbeiten der beiden Teile der Wehrmacht und innerhalb der Marine sorgen müsse. Im übrigen genügten das Committee of Defence als beratende Behörde und der Premierminister als entscheidende Stelle. Ihm müsse diese Machtvollkommenheit ungeschmälert belassen werden, da sich alle Fäden der Regierung in seiner Hand vereinigen.

Über die Höhe des nächstjährigen Etats und die Zahl der zu fordernden Neubauten gehen die Vermutungen naturgemäß je nach dem parteipolitischen und Interessenstandpunkt weit auseinander. Die Thronrede kündigt die Notwendigkeit erhöhter Ausgaben an.

»Portsmouth Evening News« geben ein Bauprogramm von 4 Linienschiffen, 2 Panzerkreuzern, 8 kleinen Kreuzern, 24 Zerstörern, 10 Unterseebooten und eine Personalvermehrung um 5000 Mann als wahrscheinlich an.

In der »National Review« tritt H. W. Wilson für ein laufendes jährliches Bauprogramm von 8 Linienschiffen, 9 kleinen Kreuzern und 25 Zerstörern, Personalvermehrung, beschleunigten Dockbau, allgemeine Dienstpflicht, ein Bündnis mit

Frankreich und Rußland und ein Beiseitelassen aller sozialen Reformen, als zu kostspielig und nebensächlich, ein.

Mit Rücksicht auf die ungünstige Finanzlage wird die Frage einer Anleihe für die Vergrößerung der Flotte in den Blättern wieder ernstlicher erwogen.

»Spectator« empfiehlt sie mit folgender Begründung: Die Finanznot der Regierung ist zu groß, als daß sie die Hoffnung haben könnte, die nötigen Mittel durch eine Erhöhung der jährlichen Etats aufzubringen. Die Anleihe sei der einzig mögliche Ausweg, und zwar deshalb, weil das Land vor der Notwendigkeit schneller Vermehrung der Schiffsbauten stehe. Jetzt müsse Deutschland klar und unwiderleglich gezeigt werden, daß jeder Versuch der Rivalität vergeblich sei. Die Summen, die dafür notwendig seien, könnten nur auf dem Wege der Anleihe beschafft werden. England wolle Frieden um jeden Preis; seine gegenwärtige Politik sei gefährlich, da sie Deutschland Aussicht auf einen erfolgreichen Angriff lasse. Diese Aussicht müsse zerstört werden, dann werde auch im eigenen Lande wieder Ruhe und Vertrauen einziehen. Ein bestimmtes Bauprogramm für einige Jahre werde auch keine zu starre Festlegung bedeuten. Selbst das langfristige deutsche habe die notwendige Elastizität besessen. Die Situation entspräche der von 1894 gegenüber Frankreich und Rußland, in der »Spectator« auch die Anleihe empfohlen habe. »Do not run into debt is a sound rule for nations; but ‚preserve yourself from the risk of attack' is a sounder.«

Der Ton der meisten großen Preßorgane gegen Deutschland hat sich nach Beendigung der Wahlschlacht bedeutend gemäßigt. Es erweckt den Anschein, als wolle man bis zu gewissem Grade versuchen, den Eindruck der oft zügellosen Wahlreden zu verwischen. — Ein Artikel »German Weltpolitik in Commerce« von einem Unionisten (Sir Joseph Lawrence) äußert sich sehr anerkennend über die vom deutschen Gesandten in seiner Kaisers Geburtstagsrede geäußerten Grundsätze der deutschen Politik. Die Worte des Gesandten über Deutschlands Seerüstungen sollten in England zur Nachahmung des deutschen Vorgehens anregen. Im allgemeinen seien sich die großen Parteien Englands über den Punkt der Seerüstungen immer einig gewesen.

Der unionistische »Standard« schreibt: Nach der Wahlschlacht habe die Regierung nun wenigstens eine klare Aufgabe: Diejenige der Reichsverteidigung. Alle Parteien, einige Sozialisten ausgenommen, seien sich darin einig, daß Englands Flotte so stark sein müsse, daß sie jeden Angriff einer anderen Macht hoffnungslos mache. Sicherlich sei man an einigen Stellen in der Hitze des Gefechts während der Wahlreden über die Grenzen der billigen Rücksichtnahme auf eine gewisse fremde Macht hinausgegangen. Der Wahlspruch Englands müsse lauten: »Si vis pacem para bellum«. Das richtige würde eine große Anleihe für Schiffbauzwecke sein. Deutschlands Vorgehen könne eine gute Richtlinie geben. Wenn Deutschland jetzt versuche, eine gleiche Stellung auf dem Meere sich zu erobern, wie es auf dem Lande inne habe, so könne man es nicht tadeln, im Gegenteil, man müsse seine Energie und seine patriotische Opferwilligkeit bewundern. Es sei nicht Englands Sache, Deutschland einen Tadel auszusprechen, noch auch ihm mit nichtssagenden Vorschlägen zu einer Rüstungseinschränkung näherzutreten, sondern es müsse seine eigenen Angelegenheiten besorgen, und zwar in gleichem Geiste und mit derselben Stetigkeit. Jeder habe gleiche Rechte: »We need not carp at the Germans, but we can and must outbuild them«. Über die englischen Anstrengungen werde in Deutschland in manchen Kreisen Freude herrschen, da es Mißvergnügte gebe, die Deutschlands ehrgeizige Pläne nicht gutheißen. Im ganzen müsse man unter allen Umständen Deutschlands Rüstungen, die wahrscheinlich noch beschleunigt werden würden, durch Gegenrüstungen zu einem hoffnungslosen Unternehmen machen.

In einem Artikel der Monatsschrift »The Nineteenth Century and After« über »The Naval Situation and Party Politics« stellt Sir William White das Vorhandensein zweier bedauerlicher Erscheinungen im politischen Leben Englands fest: 1. daß die Marine in die Parteipolitik hineingezogen worden sei, 2. daß in den Erörterungen über die Bedeutung der deutschen Marine stark übertrieben werde und eine unnötige Aufregung an Stelle der notwendigen ruhigen Erwägung getreten sei.

Besonders beachtenswert ist ein kurzer Aufsatz des bekannten Admiral of the Fleet Sir Edward Seymour im Februarheft des Nash's Magazine: »Peace and the Dreadnought«. Der Admiral führt darin aus: Es sei kein Grund zur Annahme, daß Deutschlands Flotte besonders gegen England gebaut werde, jede Nation müsse ihre eigene Rüstung bestimmen; England dürfe sich nicht dareinmischen. Die politische Situation in Europa verlange »not so much supremacy as naval efficiency«. Die Dreadnought-Politik sei ein doubtful wisdom gewesen, habe die anderen Mächte zu Stärkevergleichen angeregt und ein sentiment of war zwischen den Nationen geschaffen. »The British Navy has set the pace in the present activity of naval construction!« Er selbst bevorzuge zwei „King Edwards" gegenüber einer „Dreadnought". Eine weitere größere Deplacementssteigerung sei nicht wahrscheinlich wegen der immer noch bestehenbleibenden Verwundbarkeit großer Schiffe, des Mangels an den nötigen Dockgelegenheiten, der großen Ausgaben für die Häfen. Einer Kalibererhöhung ziehe er eine größere Geschützzahl und die Wiedereinführung einer Mittelarmierung vor. Der Glaube, daß »one war will probably make permanent peace«, widerspreche der menschlichen Natur. »Peace is best secured by sufficient war ships to maintain it«, nicht durch Haager Konferenzen. Das englische Personal sei vorzüglich und die englische »supremacy has been established largely upon grounds of police duty rather than national aggressiveness«. Verschiedene dem früheren Ersten Seelord und der Admiralität nahestehende Blätter sind über die Auslassung Seymours wenig erbaut.

In den Artikeln, die dem scheidenden Lord Fisher gewidmet werden, befleißigen sich alle Blätter großer Unparteilichkeit und erkennen seine Tätigkeit und Verdienste für die Weiterentwicklung der englischen Flotte unumwunden an. Die Fehler seiner Amtsführung hofft man durch seinen Nachfolger gut gemacht zu sehen.

Eine Zuschrift von »Civis« an »Spectator« bezeichnet als dringende Aufgabe des neuen Ersten Seelords eine Revision der Personalausbildung, besonders der Ingenieure. — „Kein Reeder würde auf einem Kauffahrteischiff den Dienst in der Maschine Leuten anvertrauen, die nach dem jetzt bestehenden System ausgebildet worden sind." — Neuverteilung der Seestreitkräfte, Beseitigung des nucleus-system, das versagt habe, Schaffung einer leistungsfähigen und kriegsbereiten Reserve von Schiffen, für die die erforderlichen Mannschaften bereitstehen.

»Daily Mail« will erfahren haben, daß Sir Arthur Wilsons Baupolitik sich von der seines Vorgängers dadurch unterscheiden werde, daß er in erster Linie Panzerkreuzer für erforderlich halte.

Die Debatten über das Marineprogramm in Kanada dauern noch fort, doch wird aller Wahrscheinlichkeit nach das Regierungsprogramm zur Annahme gelangen. Von den geforderten vier kleinen Kreuzern sollen zwei an der pazifischen, zwei an der atlantischen Küste stationiert werden, die sechs Zerstörer ebenfalls an der letztgenannten Küste bleiben. Die Kosten des Bauprogramms belaufen sich auf 2 203 000 £, die jährlichen Ausgaben werden auf 736 000 £ angegeben. Das Bauprogramm soll in 5 Jahren durchgeführt werden (1 Jahr für Einrichtung der Werften, 4 Jahre für Bau der Schiffe). Als zweites Schulschiff (für die atlantische Küste) wurde der englische Kreuzer „Niobe" gekauft. — Die Angebote für die Panzerkreuzer des Commonwealth und Neu Seelands

sind der Admiralität zugegangen; sie werden dem „Indefatigable"-Typ angehören. An Stelle der drei Unterseeboote der C-Klasse werden vielleicht zwei Boote der D-Klasse gebaut werden. Der erste für den Commonwealth in England gebaute Zerstörer ist bei Fairfield von Stapel gelaufen und hat den Namen „Parramatta" erhalten.

— Personal. Infolge starken Abganges in den höheren Dienstgraden der Ingenieurlaufbahn macht sich ein Mangel an Ingenieuren fühlbar. Bis zum Eintritt des ersten Jahrganges der nach dem neuen System ausgebildeten Ingenieuroffiziere wird vorgeschlagen, dem Bedürfnis entweder durch Verleihung des Offizierranges an eine Anzahl von Chief Artificer Engineers oder durch Einstellung von Hilfsingenieuren abzuhelfen.

Das Keyham Naval College soll weiterhin der Ausbildung der Ingenieuroffiziere des neuen Systems dienen.

Die Admiralität hat die Einrichtung eines besonderen Kursus von 30 Wochen für solche zu Feuerwerkern zu befördernden Geschützführer angeordnet, die zur Unterstützung der Artillerieoffiziere Verwendung finden sollen. Die jüngsten und besten Leute werden für diesen Kursus ausgewählt und nach Bestehen der Prüfung und bei Freiwerden von Stellen zu diensttuenden Feuerwerkern befördert (in diesem Jahre 24). In der Rangliste werden sie durch ein † kenntlich gemacht.

Lord Charles Beresford verurteilte nach dem »Hampshire Telegraph« in Portsmouth das System der mechanicians, da die engine-room artificers deren Dienst mit versehen könnten.

Auf dem Schulhulk für boy artificers „Fisgard" wurden durch Rohrbruch in einem Belleville-Kessel 5 Mann verletzt, von denen einer starb.

— Flottentätigkeit. Die Heimatflotte. Die aktiven Verbände sind seit Ende Januar oder Anfang Februar mit Ausnahme des I. Kreuzergeschwaders in Portland versammelt und machten von dort aus gemeinsame Verbandsübungen am 2. und 3., 8. und 9., 15. und 16., 21. bis 25. Februar. Es wurden unter Leitung des Oberstkommandierenden oder der Unterführer taktische Übungen mit Kreuzern und Torpedobootzerstörern abgehalten. Besonders geübt wurde der Übergang von der Marsch- in die Gefechtsformation. Teilweise wurden Zerstörer zur Verlängerung in die Linien eingestellt, um die Schwierigkeit der Führung langer Linien im Gefecht zur Darstellung zu bringen. Das I. Kreuzergeschwader mit Ausnahme der „Inflexible" war zur Überholung auf den Werften. Die Behauptung Lord Beresfords, daß die Geschütze der „Invincible" wegen Versagens der elektrischen Bewegungsapparate nicht schußbereit seien, wurde von Mr. McKenna offiziell als unrichtig bezeichnet. „Vanguard" soll am 1. März für „Bulwark" eintreten. Zu der 2. Zerstörerflottille sind der neue geschützte Kreuzer „Bellona" sowie die beiden neuen Zerstörer „Test" und „Stour" gekommen. Die Zerstörer „Moy" und „Erne" kollidierten während der Übungen mit der Flotte. Auf den Schiffen wurde die gemischte Ölheizung weiter probiert, doch ohne wesentliche Rauchverminderung. Bei den Einzelübungen erledigten die Schiffe ihre Gefechtsschießübungen. Mehrere Schiffe wurden einer Gefechtsbesichtigung durch den Verbandsführer unterzogen. Es scheint eine Einzelschiffsbesichtigung auf Gefechtsbereitschaft neu eingeführt worden zu sein.

Die 1. Division wird den März über in Portland bleiben und Geschütz- und Torpedoschießübungen abhalten, die „Dreadnought" während der Zeit reparieren; das I. Kreuzergeschwader wird in den heimischen Gewässern kreuzen; die 2. Division und das II. Kreuzergeschwader sollen am 28. Februar eine auf etwa 6 Wochen berechnete Kreuztour an die spanische Küste und nach Gibraltar antreten.

Die Reserveverbände der 3. Division vereinigen sich Anfang März im Kanal, üben etwa eine Woche gemeinsam von Torbay aus und kehren dann wieder in



ihre Standorte zurück. Der Zerstörer „Eden" der Nore-Flottille wurde am 28. Januar durch Sturm im Hafen von Dover auf die Hafenmauer geworfen und schwer beschädigt, die Mannschaft durch Raketenapparat gerettet.

Die Atlantikflotte. An Stelle der „Albemarle" trat die „London" nach einer Grundreparatur für 1,4 Mill. *M*. Die Flotte besteht also jetzt aus den Linienschiffen „Prince of Wales", „Queen", „Formidable", „London", „Implacable", „Venerable".

Die Mittelmeerflotte war in ihren Hauptteilen in Malta, Piräus und Platea. „Swiftsure" ging zur etwa 3monatigen Reparatur nach Gibraltar. Auf den Schiffen herrschte viel Malta-Fieber.

Das IV. Kreuzergeschwader wird Ende April aus dem Mittelmeer in England zurück sein.

Auslandsstationen. »Hampshire Telegraph« glaubt, daß außer „Minotaur" auch noch „Shannon" und „Defence" nach Ostasien gehen werden, als Ersatz für „Bedford" und „Monmouth".

— Schiffsbauten. Nach einem Aufsatz im »Engineer« haben die 4 Kreuzer des Programms 1909 („Falmouth"-Klasse) dieselben Abmessungen usw. wie die des vorjährigen Programms, nur die Breite ist um 15 cm, das Deplacement um 400 Tonnen größer; letzteres beträgt 5283 metrische Tonnen. Es waren für diese 4 Schiffe auch Angebote für Parsons-Turbinen mit zwei Wellen eingefordert.

Die Turbinen für das Linienschiff „Monarch" (27 500 Pferdestärken, Fertigstellung in 12 Monaten) sind bei Hawthorn Leslie & Co., Newcastle, in Bau gegeben.

Das Linienschiff „Collingwood" erreichte bei der 8stündigen forcierten Fahrt eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 21,5 kn. Auch das Anschießen der Geschütze war nach dem »Hampshire Telegraph« sehr zufriedenstellend. Es wurden zunächst 4 Schuß in den ungünstigsten Richtungen und Lagen, dann mehrere Schuß zur Feststellung der Feuergeschwindigkeit abgegeben. Das Ergebnis war 8 Schuß mit allen Geschützen in der Minute nach der Breitseite.

— Artillerie. Die Admiralität hat die Resultate der gunlayers test für 1909 veröffentlicht. Danach haben die Schießleistungen wieder befriedigt. Es sei daraus folgende Zusammenstellung herausgenommen:

I. Schwere und mittlere Geschütze.

1. Leistungen im Vergleich mit den Vorjahren:

	Scheibe	1900.	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.	1906.	1907.	1908.	1909.
Zahl der Schiffe		121	127	139	134	108	100	89	121	117	116
Zahl der Geschütze oder Türme		1031	1137	1241	1296	1171	1096	1073	1365	1277	1312
Zahl der Treffer . .	06	2732	3562	4789	5996	5748	4374	5733	7547	—	—
	07	—	—	—	—	—	—	—	4073	4826	5108
Zahl der Fehlschüsse	06	5709	6244	6863	7028	7664	3357	2328	1991	—	—
	07	—	—	—	—	—	—	—	4465	4183	4330
Mehr Treffer	06	—	—	—	—	—	1017	3405	5556	—	—
	07	—	—	—	—	—	—	—	—	643	778
Mehr Fehlschüsse . .	06	2977	2682	2074	1032	1916	—	—	—	—	—
	07	—	—	—	—	—	—	—	1392	—	—
Prozente der Treffer	06	32,3	36,3	41,1	46,04	42,86	56,58	71,12	79,13	—	—
	07	—	—	—	—	—	—	—	42,70	53,57	54,12

Scheibe		1900.	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.	1906.	1907.	1908.	1909.
Treffer pro Geschütz und Minute:											
30,5 und 25,4 cm .	06	0,30	0,33	0,38	0,53	0,47	0,58	0,81	0,61	—	—
	07	—	—	—	—	—	—	—	0,40	0.56	0,63
23,4 cm	06	0,22	0,31	0,35	0,70	0,73	1,40	2,84	3,25	—	—
	07	—	—	—	—	—	—	—	2,01	2,20	1,94
19 cm	06	—	—	—	—	—	—	—	3,48	—	—
	07	—	—	—	—	—	—	—	1,58	2,51	2,47
15 cm	06	1,51	1,81	2,41	2,63	2,63	4,14	5,68	5,93	—	—
	07	—	—	—	—	—	—	—	3,32	3,98	4,03
12 cm	06	1,60	1,93	2,02	2,47	2,28	3,73	4,96	5,73	—	—
	07	—	—	—	—	—	—	—	2,38	3,32	4,06
Zahl der Schiffe ohne Schießbericht		29	47	19	30	43	—	—	3	8	10

2. Leistungen der einzelnen Verbände:

Flotte	Zahl der Schiffe	Punkte pro Geschütz oder Turm	Bestes Schiff	Punkte
China	5	68,691	„King Alfred"	79,21
Heimat, Division III.	26	49,872	„Illustrious"	64,27
" II. .	15	48,613	„Natal"	89,44
Atlantik	12	47,182	„Albemarle"	65,36
Mittelmeer	14	43,810	„Medea"	61,34
Kap	3	41,984	„Hermes"	48,65
Australien	7	40,912	„Encounter	62,06
Heimat, Division I. .	16	37,188	„Superb" „Temeraire"	71,21
IV. Kreuzergeschwader	3	33,554	„Scylla"	38,72
Ostindien	2	31,720	„Hyacinth"	44,48
Zusammen 1909	103	46,098		
Mehr gegen 1908	—	+ 0,323		

3. Leistungen der Kaliber:

	Durchschnittlich Treffer pro Geschütz und Minute: 1908	1909
30,5 cm und 25,4 cm	0,56	0,63
23,4 cm	2,20	1,94
19 cm	2,51	2,47
15 cm	3,98	4,03
10 cm	3,32	4,06

4. Leistungen der „Dreadnought"-Schiffe (nur 30,5 cm):

	Schuß pro Minute	Treffer und Turm	Punkte
„Temeraire"	3,13	2,62	71,21
„Superb"	3.71	2,62	71,21
„Dreadnought"	4,42	2,47	67,25
„Bellerophon"	2,84	1,60	43.52
„Indomitable"	3,64	1,45	39,56

II. Leichte Geschütze.

Trefferprozente 50,13 (1908: 47,28). Bestes Geschwader mit 7,6 cm-SK: China, dann folgt 3. Division der Heimatflotte und III. Kreuzergeschwader (nucleus-crews), bestes Schiff „Sentinel" mit 13,73 Treffern in der Minute.

Torpedoboote: Anzahl der Boote 149 (1908: 139), Schußzahl 7896 (6972), Treffer 5130 (4066); Trefferprozente 64,97 (58,32).

	Durchschnittliche Anzahl der Treffer pro Geschütz und Minute: 1908	1909
10,2 cm	—	9,0
7,6 cm L/40	7,44	9,26
7,6 cm L/28	5,41	5,96
5,7 cm	7,12	9,83

Der Panzerkreuzer „Natal“ wird mit einer neuen Feuerleitungseinrichtung, System Pollen, ausgerüstet.

Auf der Atlantikflotte soll ein neuer Entfernungsmesser erprobt werden.

— Torpedowesen. „Swift“ ist nach Portsmouth übergeführt worden. Bei der offiziellen Volldampffahrt erreichte das Boot eine Geschwindigkeit von 35,3 kn. Hervorgehoben wird die außerordentliche Größe der Schornsteine. Die Heizfläche ist ebenso groß wie auf „Temeraire“.

Es liefen vom Stapel: Zerstörer „Wolverine“ (Programm 1908) am 15. Januar, „Racoon“ am 15. Februar bei Cammell, Laird & Co., Birkenhead (Länge 81 m, Breite 8,5 m, Tiefgang 4,9 m), „Scourge“ am 11. Februar bei Hawthorn, Leslie & Co., Hebburn, „Basilisk“ bei S. White & Co., Cowes, australischer Zerstörer „Parramatta“ bei Fairfield Shipb. Co., Glasgow, beide am 9. Februar.

Baudaten der drei australischen Zerstörer „Parramatta“, „Yarra“ und „Warrego“: Deplacement 711 metrische Tonnen, Länge 74,7 m, Breite 7,4 m, Turbinen, Ölfeuerung, 26 kn, Aktionsradius 2500 sm. Armierung: ein 10,2 cm- und drei 7,6 cm-SK, drei 45 cm-Torpedorohre. Wohnräume der Offiziere vorn.

In Portsmouth und Devonport werden besondere Reserveformationen aus den älteren Zerstörern gebildet. Artillerie- und Torpedoarmierung bleiben an Bord. Maschinen werden instandgehalten und regelmäßig erprobt. Kleiner Besatzungsstamm.

— Unterseeboote. „C 20“ wurde nach Dundee übergeführt, so daß die dortige Flottille jetzt 12 Boote stark ist. Der ihr attachierte Zerstörer „Wizard“ kollidierte beim Auslaufen aus dem Hafen mit der Hafenmauer und wurde schwer beschädigt.

Das Mißlingen des Versuchs, „C 11“ in der Nordsee zu heben, hat die Admiralität veranlaßt, einen neuen Hebeprahm zu konstruieren, der 300 Tonnen heben kann.

— Minenwesen. Die Streuminenkreuzer „Andromache“, „Iphigenia“, „Latona“, „Thetis“, „Apollo“ sowie die mit Minensuchgerät (Erfindung eines Commander Munro) ausgerüsteten Fahrzeuge „Circe“ (früher Torpedokanonenboot), „Seamew“ und „Seaflower“ (früher Fischdampfer) führten gemeinsame Übungen im Kanal aus.

— Häfen und Werften. Der Grundstein für den Hafen von Rosyth soll Mitte des Sommers gelegt werden.

— Ölheizung. Die Admiralität macht seit einiger Zeit Versuche mit schottischem Heizöl, die bisher gute Ergebnisse gehabt haben. Es sollen kürzlich 500 000 Gallonen bestellt worden sein. Außerdem hat die Admiralität die Lieferung von 50 000 Tonnen Öl ausgeschrieben. Die Verwendung von Heizöl in der englischen Marine scheint demnach weiter ausgedehnt zu werden.

— Taktik. Der norwegische Kontreadmiral Börresen hielt in der Royal United Service Institution einen Vortrag über seine taktischen Anschauungen, die er in ein System zusammenfaßt, das als Prinzip die Unterteilung großer Verbände in Geschwader aufstellt. Diese sollten selbständig, aber in engem inneren Zusammenhang manövrieren — »semi independently but with the same object — tied together in some way, so as to make one, without signals or special orders, automatically follow the movements of the other«.



Vereinigte Staaten von Amerika. „Reorganisation“ ist das Thema, um das sich zur Zeit in der Union der der Flotte zugewandte Teil des öffentlichen Interesses im wesentlichen dreht. Die Gegensätze drohen hierbei nicht nur das ganze Projekt scheitern zu lassen, sondern auch ungünstig auf die Entwicklung der Flotte selbst einzuwirken. Jedenfalls geht es in der Sache nicht so leicht, wie es in weiten Kreisen anscheinend erwartet wurde. Wie in diesen Blättern schon des öfteren vermerkt wurde, wird eine Reorganisation der Marineverwaltung, welche der großartigen Entwicklung der amerikanischen Flotte gerecht wird und eine zweckentsprechende Führung der Geschäfte vom militärischen Standpunkte aus sicherstellt, seit Jahren immer lauter gefordert. Diese Forderung richtet sich in erster Linie gegen das veraltete „Bureausystem“, bei dem die Unabhängigkeit und Selbständigkeit der einzelnen Bureauchefs dem ständig wechselnden, selbst nicht fachkundigen Marinesekretär eine einheitliche und folgerichtige Führung der Geschäfte immer mehr erschweren, ja geradezu unmöglich machen. Man sollte daher erwarten, daß diese an sich klare und von den verantwortlichen Stellen selbst immer wieder und immer stärker betonte Tatsache von der in letzter Linie entscheidenden Instanz, dem Kongreß, anerkannt und von ihm eine Lösung der Frage begünstigt und beschleunigt werden würde. Das Gegenteil ist jedoch der Fall. Eine Erklärung dafür liegt zunächst, wie auch hier schon mehrfach ausgeführt wurde, in dem eigenartigen Konservativismus, der im Kongreß herrscht, und in dessen ebenso eigenartiger Furcht vor der Möglichkeit einer Vorherrschaft des militärischen Elements, die durch das hin und wieder etwas autokratische Auftreten des früheren Präsidenten neu belebt worden ist. Dazu sind indessen neuerdings zwei schwerwiegende Momente hinzugetreten, die einander teilweise ergänzen. Die wirtschaftliche Krise der letzten Jahre hat zunächst auch die Finanzlage der Union selbst ungünstig beeinflußt und zwingt zu Ersparnissen, wie sich das auch in den neuen Etatsvorschlägen ausspricht. Eine Reorganisation aber, die der mächtigen Entwicklung der Flotte Rechnung trägt, erfordert naturgemäß auch erhöhte Ausgaben, zunächst in bezug auf das Personal. Sodann aber gewinnt das Bestreben nach Vereinfachung und damit Verbilligung der Verwaltung und des Betriebes in Gestalt einer mehr kaufmännischen Geschäftsführung immer mehr an Umfang. Das allzu stark hervortretende Übergewicht der Zivilgewalt über die Militärgewalt ist durch die neuen Reformpläne bis zu gewissem Grade ausgeglichen. Man hat daher auch den Kampf für die Schaffung eines Admiralstabes, durch den man den notwendigen militärischen Einfluß in der Marineverwaltung sicherstellen wollte, wenigstens in der früheren Form, aufgegeben. Eine Reorganisation der eigentlichen Verwaltung an Haupt und Gliedern, d. h. im Marinedepartement und auf den Werften, wurde jedoch weiterhin als notwendig erkannt. Der frühere Marinesekretär Newberry glaubte, den rechten Weg zu finden, indem er dem Techniker und damit dem Beamten den Vorrang gab und den Einfluß des Seeoffiziers zurückdrängte, und erließ noch in den letzten Monaten seiner Amtsführung dahingehende Vorschriften, die das bestehende System völlig über den Haufen warfen. Sein Nachfolger, der jetzige Marinesekretär, kam dagegen zu der Ansicht, daß das neue System unzweckmäßig sei, jedenfalls aber zunächst Verwirrung schaffe, und stellte ihm unter teilweiser Aufhebung der Anordnungen seines Vorgängers ein neues System entgegen, das dem Seeoffizier seine alte Stellung wiedergab, ja dessen Einfluß in einzelnen Richtungen verstärkte. Beide Minister glaubten, in Kenntnis der jeder Änderung abholden Stimmung des Kongresses oder der in der Sache einflußreichen Kongreßmitglieder, zunächst mit der Einführung ihrer Neuerungen auf dem Verwaltungswege auskommen und den Kongreß schließlich vor eine vollendete Tatsache stellen zu können. Sie haben sich aber beide getäuscht, zumal da einzelne ihrer Maßnahmen im formal-juristischen Sinne nicht ganz einwandfrei waren, damit den Kongreß-

beschlüssen vorgriffen und hierdurch dem Kongreß die Handhabe boten, sich mit der Frage zu beschäftigen. Jetzt ist infolgedessen der eigentümliche Fall eingetreten, daß der Kongreß die Berechtigung des Marinesekretärs zu seinem einseitigen Vorgehen bestreitet, gegen ihn den Plan seines Vorgängers ausspielt und durch ausgiebige Vernehmung von Beteiligten und Sachverständigen in die Untersuchung einer Frage eingetreten ist, die ihm von der Regierung noch gar nicht unterbreitet worden war. Das Gefährlichste an der Sache ist aber, daß hierdurch nicht nur eine Reorganisation an sich zu scheitern droht, sondern daß der Ausbau der Flotte selbst vor der Hand in Frage gestellt wird. Denn die bei einflußreichen Kongreßmitgliedern, teilweise aus finanziellen Gründen, ohnehin vorhandene Abneigung gegen die Bewilligung neuer Schiffe ist durch das Vorgehen des Marinesekretärs nur noch verstärkt worden, und es ist, soweit darüber Nachrichten vorliegen, bereits erklärt worden, daß ohne Zurücknahme der Reorganisationsverordnungen auf keine Neubewilligung zu rechnen sei. Eine weitere Folge der eingetretenen Erbitterung wird vielleicht sein, daß auch die beantragte Reorganisation des Seeoffizierkorps im Sinne einer mit dem Zuwachse an Schiffen automatisch anwachsenden Etatsvermehrung wenigstens vor der Hand scheitern wird. Endlich hat der entstandene Streit auch schon zu persönlichen Gegensätzen im Marinedepartement selbst geführt. Bei ihren Vernehmungen vor dem Marineausschusse haben sich der Chefkonstrukteur Capps und der General-Zahlmeister Rogers in teilweise scharfen Worten zugunsten des Newberry-Planes und gegen die Verordnungen des im Amte befindlichen Marinesekretärs, ihres direkten Vorgesetzten, ausgesprochen, und es wird bereits gemeldet, daß der Minister dieses Verfahren mit der Disziplin unverträglich findet und die genannten Beamten von ihren Posten entfernen will. Es scheint daher, daß die Marineverwaltung noch ernste Kämpfe im Kongreß zu bestehen haben wird und ihre Absichten, wenn überhaupt, nur unter Opfern in sachlicher wie persönlicher Hinsicht erreichen kann. Der einzige Vorschlag, der auf glatte Bewilligung anscheinend Aussicht hat, ist die Aufhebung des Bureau of Equipment, dessen Aufgaben auf die anderen Ressorts verteilt werden sollen. Jedenfalls ist der bisherige Bureauchef bereits von seinem Posten abberufen worden, was auf die Billigung im Kongreß schließen läßt.

Inzwischen ist der Heeresetat mit rund 95 Millionen Dollars (gegen 100,5 Millionen des laufenden Jahres) vom Kongreß genehmigt worden. Dazu kommen noch die gleichfalls bewilligten Ausgaben für Küstenbefestigungen mit 5,8 Millionen. In dieser Summe sind enthalten: für Erhaltung, Ausbau, Armierung und Ausrüstung der heimischen Befestigungswerke 2,77 Millionen und an gleichen Ausgaben für die Befestigungen in den außerheimischen Besitzungen (insular possessions) 2,89 Millionen. Von letzterer Summe entfallen allein 1,99 Millionen auf die Philippinen. Für die Werke von Pearl Harbour sind größere Summen noch nicht gefordert, weil der Ausbau der Station noch nicht entsprechend vorgeschritten ist. Für Befestigungen am Panamakanal bleiben die Forderungen noch vorbehalten, da man sich über die Ausdehnung der Anlagen noch nicht im klaren ist.

Neuerdings sind die Stationsgrenzen für die drei Flotten, wie folgt, festgesetzt worden:

für die Atlantische Flotte: der nord- und südatlantische Ozean und die europäischen Gewässer zwischen den Meridianen 70° 10′ W bis 20° O v. Gr.;

für die Asiatische Flotte: der Indische und der Stille Ozean zwischen den Meridianen 20° und 180° O v. Gr. bis zum 50° nördl. Breite (also ausschließlich der Behringsee);

für die Pazifische Flotte: der Rest des Stillen Ozeans einschließlich der Behringsee.

— Flottentätigkeit. Die Atlantische Flotte (Linienschiffsflotte) übte im letzten Monat in den westindischen Gewässern mit dem Stützpunkte Guantanamo. Außer taktischen Übungen scheint besonderes Gewicht auf die Ausbildung im Schießen mit Handwaffen und im Felddienst sowie im Schwimmen gelegt worden zu sein. Es wird gemeldet, daß die Landungsabteilungen im Bataillonsexerzieren und u. a. auch im Überklettern von Hindernissen (wall scaling) geübt worden seien; die Truppen waren in einem Lager zusammengezogen. Während der Zeit hat man auch Volldampf-Wettfahrten zwischen den Schiffen abgehalten, wobei folgende Ergebnisse erzielt wurden:

		Vertragliche Geschwindigkeit	Werftprobefahrt
„Georgia"	19,05 kn	19 kn	19,26 kn
„Nebraska"	19,11 „	19 „	19,06 „
„Connecticut"	19,02 „	18 „	19,02 „
„Minnesota"	18,42 „	18 „	18,42 „
„New Hampshire"	18,95 „	18 „	18,16 „
„Kansas"	18,96 „	18 „	18,09 „
„Mississippi"	17,015 „	17 „	17,11 „

Das Panzerkreuzergeschwader der Pazifischen Flotte ist über Honolulu von Ostasien an die Westküste zurückgekehrt. In Honolulu wurden „Tennessee" und „Washington" detachiert, um in Puget Sound bis zur Abreise nach Brasilien Überholungsarbeiten vorzunehmen. Der Flottenchef heißte seine Flagge auf der „California". Nach Beendigung der Frühjahrsschießübungen in der Magdalena Bay sollen die Panzerkreuzer „West Virginia" und „Maryland" zu Änderungen an den Maschinen zeitweise in Reserve gestellt werden. Das Geschwader und damit die Pazifische Flotte wird alsdann nur noch aus den vier Panzerkreuzern „California", „Colorado", „Pennsylvania" und „South Dakota" sowie dem Vorratsschiff „Glacier" bestehen.

Über die Dockung der Panzerkreuzer im Dock Dewey zu Olongapo wird gemeldet, daß das erste Schiff am 28. November um 6[20] Uhr vorm. ins Dock ging und das letzte (achte) am 3. Dezember 5[30] Uhr nachm. das Dock verließ. Auf allen Schiffen wurde der Boden gereinigt und mit einem dreifachen Anstrich versehen.

Über die Organisation der Torpedoboots- und Unterseebootsverbände der Flotte ist Folgendes verfügt worden:

Alle fertigen Torpedoboote und Unterseeboote werden nebst den erforderlichen Hilfs-(Mutter-)Schiffen in drei Torpedobootsflotten eingeteilt, die die Bezeichnung der entsprechenden Hauptflotten erhalten. Wie viel Divisionen zu den betreffenden Flotten gehören sollen, wird je nach den Umständen bestimmt. Nach einer Nachricht sollen bestehen:

a) die Atlantische Torpedoflotte: aus 10 Torpedobootsdivisionen zu je 5 Torpedobootzerstörern oder Torpedobooten, und 3 Unterseebootsdivisionen zu je 5 Booten;

b) die Pazifische Torpedoflotte: aus 3 Torpedobootsdivisionen und 1 Unterseebootsdivision zu je 5 Booten;

c) die Asiatische Torpedoflotte: aus 1 Torpedobootsdivision und 1 Unterseebootsdivision zu je 5 Booten.

Die Divisionen setzen sich taktisch nur aus je vier Booten zusammen. Die fünften Boote befinden sich in Reserve, jedoch in solchem Bereitschaftszustande, daß sie in kürzester Zeit für ausfallende aktive Boote einspringen können. Ob diese Reserveboote voll bemannt sein sollen, wird nicht gesagt. Die nicht in aktiven Divisionen verwendeten Boote werden zu Reservedivisionen vereinigt mit der Bezeichnung der Torpedoflotte, zu der sie gehören, und in einem möglichst hohen Bereit-

schaftszustande gehalten, um schnell aktiviert werden zu können. Alle Boote erhalten Unterscheidungszeichen (Nummern und Toppzeichen) ähnlich wie in unserer Marine. Zum Verdecken der aus Metall herzustellenden Nummern bei Nachtübungen sollen gestrichene Segeltuchbezüge vorhanden sein.

Der Flotten-(Flottillen-)Chef ist auf einem Tender eingeschifft, ist jedoch nicht dessen Kommandant. Die Divisionschefs sind zugleich Kommandanten der Flaggboote.

Die Tender (in der Regel ein Tender für die Torpedoboote und ein bis zwei Tender für die Unterseeboote jeder Flotte) dienen zur Unterbringung der Besatzungen der Unterseeboote und führen Vorräte und Reserveteile für die Boote mit sich. Auf ihnen wird gleichzeitig die Verwaltung für die Verbände geführt.

Zur Zeit sind die Torpedoflotten, wie folgt, zusammengesetzt:

Atlantische Torpedoflotte: Tender „Dixie", „Castine", „Nina";
7. Torpedodivision: 4 Torpedobootzerstörer;
3. Unterseebootsdivision: 5 (neue) Unterseeboote.

Pazifische Torpedoflotte: Tender „Iris", „Fortune";
1. Torpedobootsdivision: 4 Torpedobootzerstörer,
2. " : 4 "
3. " : 1 " 2 Torpedoboote;
1. Unterseebootsdivision: 2 (alte) Unterseeboote („Grampus", „Pike").

Asiatische Torpedoflotte: Tender: —.
1. Torpedobootsdivision: 4 Torpedobootzerstörer;
1. Unterseebootsdivision: 2 (alte) Unterseeboote („Porpoise", „Shark").

Reserve-Torpedobootsdivision („Charleston"): 2 Torpedobootzerstörer, 19 Torpedoboote.

Reserve-Unterseebootsdivision („Charleston"): 5 Unterseeboote: „Cuttlefish", „Octopus", „Plunger", „Tarantula", „Viper".

Die Besatzungen dieser Reserveboote sind auf dem alten Kreuzer „Atlanta" eingeschifft.

— Personal. Kontreadmiral Sebree ist von der Stellung als Chef der Pazifischen Flotte enthoben und Kontreadmiral Harber zu seinem Nachfolger ernannt worden.

Die im Kongreß eingebrachte neue »Personnell Bill«, die im Wortlaute noch nicht vorliegt, basiert auf dem Tonnengehalt der Schiffe der Flotte und sieht dementsprechend ein automatisches Anwachsen des Personaletats vor. Als Grundlage wird angenommen 5 Seeoffiziere und Fähnriche sowie 100 Mann für je 2000 Tonnen Deplacement. Da der Tonnengehalt der Flotte mit Einschluß desjenigen der im Bau befindlichen oder bewilligten Schiffe, jedoch ausschließlich des nicht mehr kriegsbrauchbaren Materials rund 1 200 000 Tonnen beträgt, so würden jetzt schon 3000 Seeoffiziere und Fähnriche sowie 60 000 Mann erforderlich sein. Diese Zahlen sind zunächst nicht zu erreichen, zumal da der Mannschaftsetat für das nächste Jahr auf 47 500 Mann festgesetzt ist. An Seeoffizieren und Fähnrichen werden am 1. Juli etwa 2400 Köpfe vorhanden sein. Eine allmähliche Auffüllung der erforderlichen Zahl läßt sich nur durch Verstärkung der unteren Klasse der Marineakademie auf 225 Köpfe jährlich bewerkstelligen. Damit hofft man, bis zum Jahre 1918 den Bedarf zu decken. Für die Marine-Infanterie werden gerechnet 20 Prozent der Seeoffiziere und Mannschaften, jedoch soll die Zahl der Marine-Infanterieoffiziere zunächst nur von 300 auf 325 erhöht werden.

Das ärztliche Personal soll 14 Prozent des Effektivbestandes von Mannschaften einschließlich der Fähnriche betragen. Es würden sonach am Schlusse des Etatsjahres 336 Ärzte nötig sein; da jedoch 345 Ärzte bereits etatsmäßig sind, so will man diese Zahl vorerst beibehalten. Die Zahl der Zahlmeister soll dementsprechend 240 betragen, die Erhöhung soll aber nicht über 20 für das Jahr hinausgehen. Zur Zeit sind 200 vorhanden.

Die Zahl der Schiffbau-Ingenieure (naval constructors) soll 1 für je 15000 Tonnen Deplacement, die der Hafenbau-Ingenieure (civil engineers) 50 betragen, die der Marinepfarrer 2 Prozent des Mannschaftsbestandes entsprechen.

Das Aufrücken in die höheren Dienstgrade soll in allen Offizier- und Beamtenklassen automatisch nach bestimmter Dienstzeit in jedem Dienstgrade erfolgen; die erforderlichen freien Stellen werden, soweit sie nicht durch Tod oder freiwilliges Ausscheiden eintreten, durch Verabschiedung auf Grund des Urteils besonderer Ausschüsse geschaffen. Auf diese Weise hofft man, nicht nur die notwendige Verjüngung des Offizierkorps in den höheren Dienstgraden, sondern auch schließlich Ersparnisse dadurch herbeizuführen, daß das Ausscheiden im Durchschnitte in jüngeren Jahren oder mit weniger Dienstjahren erfolgt als bisher und daß dadurch die Pensionen geringer werden. Die Pensionen sollen betragen: mit 18 Dienstjahren $^1/_4$, mit 20 Dienstjahren $^1/_3$, mit 24 Dienstjahren $^1/_2$, mit 28 Dienstjahren $^2/_3$ und mit 30 Dienstjahren $^3/_4$ des Gehalts. Bei dem gegenwärtigen Mangel an Offizieren rechnet man damit, daß in den nächsten 10 bis 13 Jahren keine zwangsweise Verabschiedung unter dem Range der Kapitäne zur See einzutreten braucht.

Durch Verfügung des Marinedepartements ist bestimmt, daß die Oberbootsleute, Oberfeuerwerker, Obermaschinisten, Bootsleute, Feuerwerker und Maschinisten zu den Seeoffizieren, die Obermeister, Obersegelmacher, Meister, Segelmacher und Apotheker (pharmacists) zu den Beamten (staff-officers) zählen.

— Schiffbau, Stapelläufe usw. Baustadium am 1. Januar 1910:

Linienschiff „Delaware“	98,5	Prozent
" „North Dakota“	98	"
" „Florida“	46,4	"
" „Utah“	58,2	"
" „Wyoming“	6,0	"
" „Arkansas“	8,0	"

Die Kiellegung des Linienschiffes „Arkansas“ ist am 27. Januar bei der New York Shipbuildig Comp. zu Camden erfolgt.

Der Kohlendampfer „Prometheus“ ist am 15. Januar 1910 abgeliefert worden.



Frankreich. Das lange erwartete, von der Kammer in den letzten Jahren wiederholt geforderte Flottengesetz ist am 7. Februar vom Ministerrat genehmigt und den gesetzgebenden Körperschaften zugegangen. Seine Grundzüge sind folgende:

Zusammensetzung der Flotte: 1. Schlachtflotte: 28 Linienschiffe (4 Geschwader zu je 6, Materialreserve: 4); 10 Kreuzer (éclaireurs d'escadre) (2 für jedes Geschwader, Materialreserve: 2); 52 Hochseetorpedoboote (12 als Flottille für jedes Geschwader, Materialreserve: 4).

2. Auslandschiffe: 10 Schiffe, außerdem Avisos und Kanonenboote nach Bedarf.



3. Fahrzeuge für die unterseeische Verteidigung: 94 Unterseeboote (vorläufig noch einschließlich der Küstentorpedoboote), 4 Minenleger. Minensuchfahrzeuge nach Bedarf.

4. Spezialschiffe: 3 Vermessungsschiffe, 3 Küstentransportschiffe; Schul- und Fischereischutzschiffe nach Bedarf.

Lebensdauer (gerechnet vom Datum der Stapellegung an): Linien- und Auslandschiffe, soweit sie vor 1909 auf Stapel gelegt sind: 25 Jahre; soweit sie nach 1909 auf Stapel gelegt sind: 20 Jahre.

Kreuzer: 20 Jahre; Torpedo- und Unterseeboote: 17 Jahre; alle übrigen Fahrzeuge entsprechend den besonderen Verhältnissen.

Das Ersatzschiff muß so rechtzeitig auf Stapel gelegt werden, daß es im Moment des Ablaufs der Lebensdauer des zu ersetzenden Schiffes dienstbereit ist. Bei Verlusten muß das Ersatzschiff spätestens in dem dem Verlust folgenden Jahre auf Stapel gelegt werden.

Indiensthaltungsplan: 1. Schlachtflotte: Linienschiffe in 2 Flotten zu je 2 Geschwadern, davon mindestens je 1 Geschwader mit voller, das andere mit reduzierter Besatzung. Die zu den aktiven Verbänden gehörenden Kreuzer sowie mindestens 2 Flottillen von Hochseetorpedobooten mit voller, die Ersatzkreuzer und die übrigen Hochseetorpedoboote mit reduzierter Besatzung.

2. Auslandschiffe: wenn im Dienst, mit voller Besatzung; außer Dienst $^1/_4$ der Besatzung.

3. Fahrzeuge für unterseeische Verteidigung: Die Hälfte der noch vorhandenen Küstentorpedoboote mit voller, die andere Hälfte mit reduzierter Besatzung. Alle Unterseeboote mit voller Besatzung.

4. Spezialschiffe nach besonderen Bestimmungen.

Besatzungsetats. Der Minister setzt die Besatzungsetats für die verschiedenen Schiffstypen bei voller und bei reduzierter Besatzung fest. Auf Schiffen der Schlachtflotte besteht die reduzierte Besatzung aus mindestens $^3/_5$ der Geschützspezialisten und des Maschinenpersonals sowie $^1/_2$ der übrigen Spezialisten. Die Besatzungen der Schiffe und Fahrzeuge, die zur Schlachtflotte oder zur unterseeischen Verteidigung gehören, können auf Befehl des Ministers aufgefüllt werden, und zwar die Schlachtflotte einmal im Jahr durch Reservisten.

Personalbestand. Außer dem Personal für die im Gesetz vorgesehenen Indiensthaltungen und für die Schulschiffe ist das an Land erforderliche sowie ein Zuschlag von 5 Prozent von der Gesamtsumme vorgesehen.

Bestand an Munitions- und Ausrüstungsvorräten. Die Munitionsvorräte an Land betragen das $1^1/_2$fache des an Bord untergebrachten Bestandes, der für jeden Schiffstyp vom Minister festgesetzt wird.

Die Kriegsvorräte werden für eine vom Minister zu bestimmende Anzahl von Monaten vollzählig gehalten, außerdem Friedensvorräte für längere Zeit, in der Regel mindestens dem Bedarf von 9 Monaten entsprechend.

Ausbau der Häfen und Werften. An wichtigen Arbeiten, deren Kosten aus den für diese besonderen Zwecke übertragbar gemachten Mitteln des laufenden Etats bestritten werden sollen, werden u. a. aufgeführt:

Verbesserungen und Baggerungen in Cherbourg.

In Brest: Abschluß eines Wellenbrechers; Korrektion des Penfeld-Flusses; Vergrößerung des Docks 7; Bau von Munitionsmagazinen nebst Übernahmestelle bei St. Nicolas.

In Lorient: Bau des Docks 3.



In Toulon: Bau von 2 Doppeldocks; Bau eines Munitionsmagazins nebst Übernahmestelle bei Lagoubran. Baggerung der Reede. Bau von Anlegestellen bei Milhaud.

Sidi-Abdallah (Biserta): Bau von zwei großen Docks.

Dunkerque: Bau eines Torpedodocks.

Für das Jahr 1910 wird in dem Finanzgesetz oder in einer besonderen Vorlage die Genehmigung zur Inbaugabe von 2 Linienschiffen und 2 Minenschiffen sowie zur Vorbereitung des Baus von 2 weiteren Linienschiffen für 1911 beantragt werden; für 1910 werden für die beiden ersten Linienschiffe 3,6 Mill. ℳ gefordert. Die Gesamtkosten des Bauprogramms werden vom »Moniteur« auf 1400 Mill. Francs (1120 Mill. ℳ) geschätzt, die auf 13 Jahre zu verteilen wären; dazu würden die jährlichen Ausgaben bei den übrigen Etatskapiteln kommen. Im Gesetz selbst sind die Kosten sowie der Zeitpunkt der Durchführung nicht angegeben. Ihm ist aber ein Bauplan beigefügt, nach dem in den einzelnen Jahren auf Stapel gelegt werden müßten:

	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	Summe
Linienschiffe	2	2	2	2	2	2	2	1	—	1	16
Kreuzer	—	—	—	—	—	—	—	2	2	2	6
Hochseetorpedoboote . .	8	—	3	—	—	2	—	3	—	4	20
Unterseeboote	1	1	10	4	4	6	5	7	8	4	50

Von den Linienschiffen sind 6 Vermehrungsbauten, die übrigen Ersatzbauten (1919: „Suffren“, das nach der „Danton“- und „Patrie“-Klasse neueste Schiff); der Dienst der Kreuzer soll vorläufig durch die vorhandenen Panzerkreuzer versehen werden, Neubauten sind erst für 1917 vorgesehen.

Mit dem Bau von Auslandschiffen, die denjenigen anderer Marinen gewachsen sein sollen (anscheinend also Panzerkreuzer), wird erst im Jahre 1920 begonnen werden.

»Temps« berechnet nach dem Bauplan die Kosten auf 1480 Mill. Francs, von denen 1120 Millionen auf die Linienschiffe, 150 auf die Kreuzer, 55 auf die Torpedofahrzeuge und 155 Millionen auf die Unterseeboote entfallen würden.

Der geringe Umfang des Bauprogramms, mit dem sich der Obere Marinerat, der noch im Frühjahr 1909 45 Linienschiffe, 12 Kreuzer, 60 Hochseetorpedoboote, 84 Küstentorpedoboote und 64 Unterseeboote als erforderlich bezeichnet hatte, auf die Vorstellungen des Finanzministers hat einverstanden erklären müssen, hat allgemein eine gewisse Enttäuschung hervorgerufen. »Temps« erklärt, das neue Programm stelle Frankreich an die Spitze der Marinen zweiten Ranges, während noch das Gesetz von 1900 ihm den zweiten Platz unter den großen Seemächten sicherte. Aber wenn es auch nur klein sei, so sei es doch wenigstens eine solide Grundlage, da es soweit möglich die Mittel des Kleinkrieges ausschalte, deren Bau und Unterhaltung so teuer und deren Wirksamkeit so zweifelhaft sei. Deshalb sei die Annahme des Gesetzes im ganzen und ohne Diskussion wünschenswert.

In »Le Yacht« erklärt H. B., man könne nur trauernd mit ansehen, wie hier offiziell festgestellt werde, daß Frankreich nicht mehr in die Reihe der großen Seemächte gehöre. Immerhin sei das Programm ein Fortschritt gegenüber dem gegenwärtigen Zustand.

In »Vie Maritime« (10. Februar 1910) nennt Charles Bos das jährliche Bauprogramm von nur 2 Linienschiffen »une insuffisance ridicule«, er warnt die Regierung und das Parlament vor solchen halben Maßnahmen. Durch den ordent-

lichen Etat könne das Versäumte nicht mehr eingeholt werden. Eine Anleihe von 1,125 Milliarden Francs sei das beste Hilfsmittel, um in 7 Jahren den Bau von 20 Linienschiffen, 10 Kreuzern, 30 Torpedojägern durchzuführen und außerdem die nötigen Hafenbauten und die Vermehrung der Vorräte auszuführen.

Nach den Vorschlägen des Generalstabes der Marine werden von den älteren Fahrzeugen, die die zweite Kampflinie bilden, in Zukunft nur weiter verwendet werden:

5 Küstenpanzer: „Henri IV", „Requin", „Amiral Tréhouart", „Bouvines", „Furieux".

3 Panzerkanonenboote: „Achéron", „Phlégéton", „Styx".

4 Panzerkreuzer: „Pothuau", „Latouche Tréville", „Amiral Charner", „Bruix".

1 geschützter Kreuzer 1. Klasse: „d'Entrecasteaux".

6 geschützte Kreuzer 2. Klasse: „Alger", „Descartes", „du Chayla", „Cassard", „Friant", „Foudre".

5 geschützte Kreuzer 3. Klasse: „Lavoisier", „d'Estrées", „Forbin", „Surcouf", „Cosmao".

7 Torpedojäger: „Faucon", „Casabianca", „Cassini", „d'Herville", „Takou", „Dunois", „La Hire".

Alle übrigen älteren Schiffe und Fahrzeuge werden ausrangiert; Erwägungen schweben noch wegen der Kreuzer „Chasseloup-Laubat", „Isly", „Galilée", „Lalande" sowie der Torpedojäger „Lance" und „Sainte-Barbe".

— Organisation. Die »division navale d'Algérie« sowie die »division navale de Corse« werden im März 1910 aufgehoben. Die bisherigen Chefs führen in Zukunft nur den Titel commandant de la marine en Algérie und en Corse; diese Stellen sind in Zukunft reine Landkommandos. Die Divisionen bestanden, abgesehen von den Flottillen, nur aus wenigen älteren Fahrzeugen; ihre Aufhebung ist in Verbindung mit Sparsamkeitsrücksichten durch das Bestreben, alle älteren Fahrzeuge auszurangieren, veranlaßt.

Nach den Ausführungsbestimmungen über die Bildung des Artillerie-Ingenieurkorps der Marine (vgl. Dezemberheft 1909, Seite 1424) werden bei der ersten Formierung des Korps ergänzt:

die ingénieurs généraux de 2e classe (Kontreadmiralsrang) aus den Brigadegeneralen oder Obersten der Kolonialartillerie, die 3 Jahre im Dienstgrad,

die ingénieurs en chef de 1re classe (Kapitän zur See-Rang) aus den Obersten oder Oberstleutnants, die 3 Jahre im Dienstgrad,

die ingénieurs en chef de 2e classe (Korvettenkapitänsrang) aus den Oberstleutnants oder Eskadronchefs, die 4 Jahre im Dienstgrad,

die ingénieurs principaux (Korvettenkapitänsrang) aus den Eskadronchefs oder Hauptleuten, die 5 Jahre im Dienstgrad sind,

die ingénieurs de 1re classe (Oberleutnantsrang) zu $^4/_5$ aus den Hauptleuten der Kolonialartillerie, zu $^1/_5$ aus den lieutenants de vaisseau oder ingénieurs de 1re classe des Bauingenieurkorps.

Die Entscheidung über die Zulassung trifft eine Kommission unter Vorsitz eines Vizeadmirals.

Das Dienstalter wird nach dem bisherigen Dienstalter der Bewerber festgesetzt; erhalten diese durch den Eintritt in das neue Korps einen höheren Dienstgrad als den vorher innegehabten, so rechnet das Patent des neuen Dienstgrades vom Tage der Ernennung zum Artillerie-Ingenieurskorps. — Der Anteil der Seeoffiziere bei der Bildung des Korps ist nach diesen Bestimmungen ein auffallend geringer.

Der Minister hat ein Projekt zur Errichtung der Marineschule an Land auf dem Gebiet der Pointe bei Brest genehmigt. Die Kosten werden den Voranschlag von 1,84 Mill. *M* voraussichtlich erheblich überschreiten.

(Gründung der Marineschule an Bord in Brest und Toulon 1810 durch Napoleon I. 1816 Verlegung der Schule an Land nach Angoulême durch Ludwig XVIII. 1830 Zurückverlegung an Bord auf „Orion". Seit 1. Dezember 1840 — seit 70 Jahren — dient „Borda" zur Unterbringung der Marineschule.)

Der Obere Marinerat beschloß die Bildung eines Telegraphistenkorps, die von der Front seit längerer Zeit gefordert wurde.

— Flottentätigkeit. Das I. Geschwader wurde — unmittelbar nach der Werftliegezeit mit teilweise neuen Kommandanten — vom 17. bis 20. Januar von Vizeadmiral Caillard im inneren und äußeren Dienst besichtigt. Die Übungen, bei denen „Suffren" für „Liberté" eingetreten war, bestanden in Torpedoboots- und Unterseebootsabwehr, Feuerleitungsübungen und Evolutionieren mit 12 und 14 kn. Hierbei sollte die Frage geklärt werden, ob für parallele Verschiebung der Linie die gleichzeitige Wendung (Fournier) oder die divisionsweise Schwenkung (Germinet) vorzuziehen sei; letztere Methode scheint man als die zweckmäßigere befunden zu haben. — Bis zum 1. Mai soll das I. Geschwader alle taktischen Übungen und die Schießübungen der beiden ersten Vierteljahre erledigt haben.

Die 1. Panzerkreuzerdivision traf am 14. Januar von Korfu in Biserta zur kurzen Instandsetzung ein. Unterwegs fanden Kriegswachübungen statt, bei denen die Mannschaft (in zwei Wachen) im Panzerdeck und an den Geschützen schlief und bei denen morgens die leichte Artillerie (6,5 und 7,5 cm SK) und die Scheinwerfer unter Panzerschutz verstaut wurden.

Das II. Geschwader begann die Schießübungen in der Quibéron-Bucht, nachdem es Anfang Februar Vigo angelaufen und die 2. Division in La Pallice ausgerüstet hatte. Die Torpedojäger gaben den wiederholten Versuch, von Lorient nach Lissabon zu laufen, um dort zu ihrem Geschwader zu stoßen, wegen schlechten Wetters auf.

Die 2. Panzerkreuzerdivision soll nach Anlaufen von Fort de France, Basse Terre und den Bermudas am 1. März in Quibéron eintreffen.

Die Fahrten der beiden Panzerkreuzerdivisionen nach dem Orient und nach Süd- und Mittelamerika sowie die der Linienschiffsdivision nach New York werden von der Fachpresse als außerordentlich wertvoll bezeichnet. Sie seien nützlich vom politischen Standpunkt gewesen, von Wert für die heimische Industrie, deren Produkte sie dem Ausland vorführten, sowie schließlich für die Seegewohnheit und Ausbildung der Besatzungen.

In der Artillerieschuldivision ist Küstenpanzer „Requin" an die Stelle des Kreuzers „Descartes", in der Marokkodivision Kreuzer 3. Klasse „Forbin" an die Stelle des „Cosmao" getreten. Für den Fischereischutz in Terre-Neuve stellt „Surcouf" Ende März in Dienst.

Panzerkreuzer „Montcalm" trat am 31. Januar die Ausreise nach Ostasien als Flaggschiff der ostasiatischen Division an.

— Unfälle. Im Januar und Februar hat die französische Marine eine größere Zahl von Unfällen zu verzeichnen:

Torpedoboot „192" strandete am 28. Januar auf der Insel Sainte Marguerite. Das Boot ging verloren, die Mannschaft wurde gerettet.

Panzerkreuzer „Ernest Renan" lief im See von Biserta beim Drehen nach dem Loswerfen von der Boje auf Grund. Nach fünftägiger Arbeit wurde er am

28. Januar wieder flott, nachdem alle beweglichen Gegenstände von Bord gegeben. Der eben neu ernannte Kommandant wurde sofort abgelöst.

Kreuzer „Châteaurenault“ kam am 30. Januar bei Kap Spartel infolge Verwechslung des Feuers von Kap Trafalgar und des vor kurzem abgeänderten Feuers von Kap Spartel bei nebligem Wetter fest, am 31. jedoch mit Hilfe des „Du-Chayla“, des englischen Linienschiffes „Cornwallis“ und zweier Schlepper wieder frei. Auch der Kommandant dieses Schiffes wurde seiner Stellung enthoben.

Bei Cherbourg erlitt Torpedoboot „269“ bei einer Nachtübung durch Auflaufen auf eine Untiefe schwere Beschädigungen, das Torpedoboot „132“ kam bei schlechtem Wetter bei der Insel Porquerolles auf Grund und wurde ebenfalls erheblich havariert.

Bei einer Torpedoschießübung schließlich wurde Linienschiff „République“ von „Patrie“ dicht unterhalb der Wasserlinie gerammt und erhielt ein Leck.

— Artillerie. Vom Oberen Marinerat ist die Beibehaltung des obus alourdi für die „Danton“-Klasse beschlossen. Nach einer Mitteilung des »Naval and Military Record« sind die Bestrebungen, an Stelle des obus alourdi ein Geschoß mit etwas größerer Sprengladung einzuführen (vgl. Februarheft Seite 261/62), durch die Erfahrungen bei der „Iéna“-Beschießung verursacht, nach denen die obus alourdis beim Auftreffen auf ungepanzerte Ziele nur geringe Wirkung hatten. — Bezüglich der Mittelartilleriearmierung sei die Steigerung des Kalibers von 14 auf 16,8 cm vorgeschlagen, wobei wahrscheinlich ein leichteres Geschoß eingeführt werden würde, um das Laden mit der Hand zu ermöglichen.

Für die Gewährung von Zulagen an die Geschützführer ist ein Betrag von 177000 Francs (141600 *M*) in den Etat eingestellt. Es sollen täglich erhalten:

		auf Schiffen	
		in aktivem Dienst	in Reserve
Geschützführer:	Obermaate . . .	0,80 *M*	0,24 *M*
	Maate	0,56 „	0,24 „
	Matrosen . . .	0,40 „	0,24 „
Reservegeschützführer:	Matrosen . . .	0,24 „	—

Bisher erhielten nur die Geschützführer der schweren Kaliber (über 19,4 cm) auf im aktiven Dienst befindlichen Schiffen eine tägliche Zulage von 0,16 *M*.

— Schiffbau. Linienschiffe. Die Angaben über die 1910-Linienschiffe werden von »Le Yacht« wie folgt ergänzt: Ausdehnung des Gürtelpanzers unter Wasser 2,5 m; der Innen-Panzerschutz gegen Torpedotreffer — wie auf „Danton“ — fällt fort; dafür ist eine ausgedehnte Zelleneinteilung (triple coque) vorgesehen. Das Deplacement von 23457 Tonnen bezieht sich auf das voll ausgerüstete Schiff mit vollem Kohlenvorrat. Kaliber des Torpedos: 45 cm (vgl. Februarheft, Seite 257/58).

Die Beschädigung der „Liberté“ (Februarheft, Seite 258) hat sich als weniger schwer herausgestellt als zuerst angenommen wurde. Die mittlere Welle ist nicht verbogen, die Deformation des Kiels macht keine Reparatur erforderlich. Arbeiten an der leichten Artillerie werden das Schiff aber bis Ende Februar in der Werft halten, obgleich 150 Arbeiter nachts und auch Sonntags beschäftigt sein werden. — Nach »Vie Maritime« sind die Schiffskörper der „Patrie“-Klasse zu leicht gebaut; schon beim Stapellauf seien Deformationen eingetreten.

— Panzerkreuzer. „Edgar-Quinet“ beginnt am 1. März mit Vorproben.

In der Maschinenfabrik zu Indret platzte bei einer Dampfprobe einer der für „Waldeck-Rousseau“ bestimmten Zylinder; man befürchtet, daß der Unfall die Fertigstellung des Panzerkreuzers weiter verzögern wird.

— Torpedofahrzeuge. Bei Vergleichsfahrten von Torpedojägern mit verschiedenen Maschinensystemen wurden nach »Engineer« folgende Höchstgeschwindigkeiten erzielt: Mit Parsons-Turbinen 30,39 kn, mit Kolbenmaschinen 28 kn, mit dem gemischten System von Kolbenmaschinen und Rateau-, Zoelly- sowie Breguet-Turbinen 31,3 kn. Bei einer einstündigen forcierten Fahrt war der Kohlenverbrauch der Boote mit gemischtem System etwas günstiger als der der anderen.

— Unterseeboote. Tauchboot „Archimède" (577/810 Tonnen) erreichte bei der offiziellen Volldampffahrt 15,2 kn bei 1670 Pferdestärken (Kontrakt: 15 kn bei 1550 Pferdestärken).

Die Überführung der 68 Tonnen-Boote „Grondeur", „Souffleur", „Thon", „Truite" nach Biserta findet im Schlepp ohne Personal an Bord nach festem Abschluß der Boote statt.

Die Hebungsversuche mit Hilfe von Preßluft wurden mit „Narval" fortgesetzt. „Messidor" und „Opale" lieferten die erforderliche Preßluft; bei einem der Versuche, die zunächst im Dock stattfanden, wurde das Einsteigeluk durch den Luftdruck geöffnet.

Verkauft werden soll das ausrangierte Boot „Q 61" von 21 Tonnen.

— Minenwesen. Nach einer Mitteilung in »Le Yacht« scheint die in Cherbourg erprobte Mine (vgl. Februarheft, Seite 259) auf einer Entzündung durch Neigung, nicht durch Stoß zu beruhen. Darauf deuten die Versuche zur Prüfung der Sicherheit gegen Zündung in strömenden Gewässern.

— Drahtlose Telegraphie. Zwischen Panzerkreuzer „Marseillaise" im Fort de France und dem auf der Fahrt von Trinidad nach Dakar befindlichen Schulschiff „Duguay-Trouin" hat einen Austausch drahtloser Depeschen bis auf eine Entfernung von 2400 km stattgefunden.

— Werften. Auf der Werft zu Toulon wurden Unterschlagungen von Material mit Hilfe gefälschter Passierscheine entdeckt; auch sind Gewichtsfälschungen bei Abnahme von Lieferungen vorgekommen.

Die Arbeitersyndikate beanspruchen einen alljährlichen 14tägigen Urlaub mit Lohn, eine Forderung, deren Erfüllung der Finanzminister vorläufig Widerstand entgegensetzt.

Der Minister hat verfügt, daß gleichzeitig mit dem von seinem Vorgänger angeordneten Bau eines doppelten Trockendocks von 400 m Länge in Toulon ein zweites doppeltes Dock in Angriff genommen werden soll. Die Tiefe der Schwelle unter Niedrigwasser soll in der Mündung nach der Reede 12 m, in der Mündung nach der Darse Vaubau 10,5 m (statt 11 m und 9,5 m, wie ursprünglich geplant) betragen.

— Fachliteratur. Schiffstypenfrage. In einem weiteren Artikel »La loi du nombre« (vgl. Februarheft, Seite 260) tritt im »Moniteur de la Flotte« (29. Januar 1910) der italienische Ingenieur Lorenzo d'Adda gegen C. Pierreval für Linienschiffe kleineren Deplacements ein, die besonders für die weniger finanzkräftigen Staaten zweckmäßig seien; er kommt zu einem Schiff von 10000 bis 11000 Tonnen mit einer Armierung von vier 35,6 cm K. Bei einer nur um 1 kn (?) höheren Geschwindigkeit würden 10 solcher Schiffe vier 25000 Tonnen-Schiffen mit je zwölf 30,5 cm K bei gleichen Baukosten überlegen sein. Sein Grundsatz ist: „schwerstes Geschütz bei kleinstem Deplacement". Eine Marine zweiten Ranges sollte bauen: Linienschiffe von 10000 bis 11000 Tonnen, 22 kn, mit vier 35,6 cm, sechs 15 cm und einer Anzahl leichterer Geschütze; Scouts von 1500 Tonnen, 30 kn; Unterseeboote und Hochseetorpedoboote in möglichst großer Zahl. Andere

Typen haben nach d'Adda keine Berechtigung mehr. — C. Pierreval verwirft in einer Entgegnung das kleine Linienschiff hauptsächlich aus taktischen Gründen. Das große kampfkräftige Linienschiff sei auch heute noch die beste Waffe. Torpedo- und Unterseeboote haben daran nichts geändert. „Wir in Frankreich wissen — und wir wissen es so gut, weil wir es am eigenen Leibe erfahren haben —, was die Schaffung von Flottillen kostet. Ist sie billiger als der Bau von Hochseeschiffen? Nein! Ist sie sicherer?" . . .

Die Geschoßfrage wird in einem Artikel »Les conditions de service des projectiles« im »Moniteur de la Flotte« vom 5. Februar nochmals besprochen: Die „Iéna"-Beschießung hat auch die Anhänger hochprozentiger Sprenggeschosse gezwungen, deren Unzulänglichkeit anzuerkennen. Ihre Wirkung gegen die neuen Schiffe, bei denen $^1/_2$ bis $^3/_5$ der Oberfläche gepanzert ist, kann nur gering sein. Da sie sehr lang sind, so sind die ballistischen Eigenschaften schlecht; wie sich bei Tsuschima die Lyditgranaten überschlugen, so kamen ähnliche Fälle auch bei den französischen Versuchsgranaten mit 10 Prozent Sprengladung vor. — Das Durchschlagen des Panzers ist nicht Zweck, sondern Mittel zum Zweck, die Sprengwirkung an vitale Teile des Materials und an das Personal zu tragen. Ideal ist ein Einheitsgeschoß, das sowohl gegen dicken Panzer als auch gegen ungepanzerte Teile wirksam ist; diesem Ideal kommt das 30,5 cm obus alourdi mit 3 Prozent Sprengladung dank dem neuen Zünder sehr nahe. Bei nicht zu großen Entfernungen ist ihm allerdings das obus de semi-rupture überlegen, da dies dann bei hinreichender Durchschlagskraft größere Sprengwirkung bei stärkerer Gas- und Hitzeentwicklung gewährleistet. Bei seiner Sprengladung von 21 kg Melinit tritt noch keine unzulässige Schwächung der Geschoßwände ein, die Sprengwirkung ist so groß, wie es zur Erzielung starker Zerstörung erforderlich ist. Bei weiterer Entwicklung der Geschosse wäre daher eine Sprengladung von 21 kg zugrunde zu legen; die Länge darf nicht übertrieben werden. Der Weg, eine größere lebendige Kraft zu erzielen, ist, da die Anfangsgeschwindigkeit nicht mehr gesteigert werden sollte, die Kalibererhöhung auf 34 cm. — In »Vie Maritime« äußert „Togo" eine entgegengesetzte Ansicht; er meint, die deutsche Marine besitze zu viel gesunden Verstand und kaltblütige Überlegung, als daß sie den Engländern und Amerikanern auf dem Wege der Kalibersteigerung folgen werde. — »Le Temps« (vom 12. Februar) klagt über das unökonomische Arbeiten der Staatswerften. Die Werft zu Lorient wird mit dem Bau eines der 1910-Linienschiffe beauftragt. Dabei ist die Gesamtzahl ihrer Arbeiter zu gering, um „Mirabeau" und „Waldeck-Rousseau" rechtzeitig fertigzustellen. Für letzteren sind Hilfskräfte angenommen; 350 Arbeiter arbeiten täglich mit zwei Überstunden, außerdem Sonntags. Anderseits ist für eine größere Zahl von Spezialarbeitern keine Beschäftigung vorhanden; um sie anzustellen, hat man die Herstellung eines 150 Tonnen-Schwimmkrans beschlossen, dessen Ponton sie bauen sollen. Auf der einen Seite also Kosten durch Überstunden und Annahme von Hilfskräften, auf der anderen durch Schaffung von Arbeitsgelegenheit für überzählige Arbeiter. Die Zerstörung des Zylinders von „Waldeck-Rousseau" (S. 377) bewirkt, daß alle diese Mehrkosten zwecklos sind. Die Fertigstellung des Schiffes wird dadurch erheblich verzögert, daher sind die Überstunden und Hilfskräfte überflüssig; letztere müssen entlassen werden; bei monatlicher Kündigung gehe ein voller Monatslohn verloren.

— Kohlen. Ein Aufsatz in »Marine française« (Januar 1910) »Les charbons de la Marine« bespricht die Verwendung einheimischer Kohlen (Briketts) mit einem Aschegehalt von 7 Prozent für Schiffe, von 3 Prozent für Torpedofahrzeuge und befürwortet die Verwendung englischer Kohlen, da diese billiger seien und Frankreich ohnehin jährlich 18 Millionen Tonnen Kohlen einführen müsse.

Italien. Neubauten. Die Werft Fiat-San Giorgio bei Spezia hat den Auftrag zum Bau von 8 Unterseebooten erhalten, die 297 Tonnen Deplacement im untergetauchten Zustande sowie einen Überwasserfahrts-Aktionsradius von 650 sm bei 12,5 kn Geschwindigkeit und von 1300 sm bei 8 kn Geschwindigkeit haben sollen.

— Stapellauf. Das große Torpedoboot „Garibaldino“ lief bei Ansaldo in Sestri Ponente vom Stapel.

— Umbau. Das in einer Zeit von 10 Jahren teils in Tarent, teils in Spezia zum Torpedoschulschiff umgebaute alte Linienschiff „Italia“ begann Ende Januar seine Probefahrten. Das Schiff hat jetzt 4 Schornsteine und 2 Signalmasten. Die Kesselanlage ist erneuert und kann Dampf für eine Maschine von 13000 PS liefern. Die Torpedoarmierung wurde modernisiert.

— Probefahrten. „Roma“ lief bei der 24stündigen Dauerfahrt am 7. Februar 18 Stunden lang mit $^4/_5$ Maschinenkraft = 16000 PS durchschnittlich 20,5 kn und sodann 6 Stunden lang mit verschiedenem Maschinengang, wobei als Maximalleistung 21000 PS und 21,5 kn Geschwindigkeit erreicht wurden.

„San Giorgio“ machte am 31. Januar die 24stündige Dauerfahrt. Erreichte Höchstgeschwindigkeit nahezu 24 kn.

— Torpedobootsschornsteine. Der Unterdirektor der Werft zu Castellamare, Calabretta, hat eine Vorrichtung, bestehend in einem System von Ventilatoren, erfunden, die die Schornsteine auf Torpedobooten unnötig macht. Durch Fortfall der Schornsteine soll die Sichtbarkeit der Boote veringert und durch Anwendung der neuen Erfindung schneller der erforderliche Kesseldruck beim Dampfaufmachen erreicht werden. Die ersten Versuche fanden auf einem Schichau-Boot in der Bucht von Neapel statt und sollen zufriedenstellend ausgefallen sein.

— Reorganisation des Offizierkorps. Die seit längerer Zeit in Arbeit befindliche Reorganisation des Marine-Ingenieurkorps wird dazu führen, daß dieses nach englischem Muster mit dem Seeoffizierkorps verschmolzen wird. Die Offizieranwärter werden im Lebensalter von 13 bis $13^1/_2$ Jahren eingestellt, machen einen 4jährigen Lehrgang als Allievi sowie eine 8monatige Schulreise als Aspiranti durch und werden dann mit 18 Jahren Guardiamarina (Offizier). Als solche erhalten sie ein 3jähriges Bordkommando auf Schlachtschiffen, werden im Anschluß hieran zum Sottotenente di vascello befördert und zu einem 1jährigen Kursus, Corso complementare, auf die Marineakademie kommandiert. Etwa mit dem 23. Lebensjahr, nachdem die jungen Offiziere sich 4 Jahre und 8 Monate Seefahrzeit erworben haben, wird die Spezialisierung in Offiziere für den allgemeinen Dienst (50 Prozent), Offiziere für den Maschinendienst (25 Prozent), Artillerieoffiziere (15 Prozent) und Torpedooffiziere (10 Prozent) vorgenommen. Die Spezialisten besuchen dann zunächst einen gemeinsamen 8monatigen Vorbereitungskursus (Corso preliminare) und darauf einen Ausbildungskursus (Corso superiore) von 1jähriger Dauer und verschiedenem Lehrplan für die Sottotenenti di vascello Macchinisti, Artiglieri und Torpedinieri. Jede einzelne dieser Spezialistenlaufbahnen umfaßt alle Stufen bis zum Vizeadmiral hinauf, indessen ist es bestimmungsmäßig vorgesehen, daß ein Teil der Tenenti di vascello und Capitani di corvetta aus den drei Spezialistenlaufbahnen zu den Offizieren für den allgemeinen Dienst zurückkehrt.

Die Durchführung dieser Neuorganisation soll 1911 beginnen.

Der Ministerpräsident kündigte im Parlament die Vorlage eines entsprechenden Gesetzentwurfes an.



— Pensionsgesetz. Eine Novelle zum Pensionsgesetz hat den Stabs- und Subalternoffizieren der Marine erhebliche Vorteile gebracht.

Ein Anrecht auf Pension haben die Marineoffiziere normalerweise bei Erreichung eines bestimmten Lebens- und Dienstalters (Altersgrenze). Dieses beträgt für:

Seeoffiziere	Lebensjahre	Dienstjahre
Guardiamarine . . .	45	25
Sottotenenti di vascello	45	25
Tenenti di vascello .	45	25
Capitani di corvetta .	50	30
„ „ fregata .	52	32
„ „ vascello .	55	35

Marine-Ingenieure, -Ärzte, -Zahlmeister	Lebensjahre	Dienstjahre
Sottotenenti	50	30
Tenenti	50	30
Capitani	50	30
Maggiori	52	32
Tenenti Col.	55	35
Colonelli	60	40

Der Höchstsatz der Pension beträgt $^4/_5$ des pensionsfähigen Gehalts. Dieser Höchstsatz wurde bislang von vielen Marineoffizieren, besonders Ingenieuren, nicht erreicht, weil sie infolge Erreichung der Altersgrenze aus dem Dienste scheiden mußten, bevor sie die der Maximalpension entsprechende Dienstzeit erlangt hatten. Nach den neuen Bestimmungen ermäßigt sich das zur Erlangung der Pension erforderliche Lebens- und Dienstalter für alle Marineoffiziere um denjenigen Betrag, welcher einem Drittel der erworbenen Seefahrzeit entspricht, jedoch um höchstens 5 Jahre. Stabsoffiziere haben auch vor dem 52. Lebensjahr und 30. Dienstjahr ein Anrecht auf Pension, sobald sie die für Tenenti di vascello vorgeschriebene Lebens- und Dienstaltersgrenze erreicht haben. Sie erhalten dann aber nur den für diese zuständigen Betrag. Akademisch gebildeten Marineoffizieren werden als Ersatz für erfolgreich zurückgelegte Studienzeit 6 Jahre (Ärzten), 5 Jahre (Ingenieuren) oder 2 Jahre als Dienstzeit bei der Pensionierung angerechnet. Die jährliche Pensionssteigerung ist so bemessen, daß es fast allen Marineoffizieren — auch ohne Rücksicht auf Seefahrzeit — möglich ist, innerhalb der für sie festgesetzten Altersgrenze die Maximalpension zu erlangen.

Da die Berechnung des Pensionssteigerungs-Quotienten auf Grund der Dienstaltersgrenze erfolgt ist, so ist er je nach dem Dienstgrade und dem Offizierkorps verschieden. Indessen soll — wie der Marineminister bei Vorlage des Gesetzentwurfes versicherte — in Zukunft eine Gleichstellung sämtlicher Marineoffizierkorps angestrebt werden. Bei Pensionierung von Marineoffizieren, die wegen im Dienst erworbener Verwundungen oder Krankheiten verabschiedet werden, kommt nur der größere Pensionsquotient zur Anwendung. Marineoffiziere, welche infolge Erreichens der Altersgrenze oder Ungeeignetheit für den höheren Dienstgrad aus dem aktiven Dienst scheiden müssen, aber — da noch dienstfähig — ins Auxiliarverhältnis überführt werden (und somit weiterhin Gehalt, aber keine Zulagen beziehen), können in diesem Verhältnis bleiben, bis sie die Höchstpension erreicht haben, indessen nicht über 8 Jahre hinaus.

— Beziehungen zu Argentinien. Der Entsendung von Kriegschiffen zur Jahrhundertfeier in Buenos-Aires wird mit verringertem Enthusiasmus entgegengesehen, da es allgemein verstimmt hat, daß Argentinien bei Vergebung der Neubauten für seine Kriegsmarine die italienischen Werften zugunsten derjenigen der Vereinigten Staaten von Nordamerika gänzlich unberücksichtigt gelassen hat.

— Desarmierung. Das Torpedofahrzeug „Caprera" (1894) wird am 1. März desarmiert.



Rußland. Infolge der vielfachen Angriffe, die in der Presse gegen die Marineverwaltung bezüglich der Verwendung der für den Neubau von 4 Linienschiffen in den letzten Jahren bewilligten Summen erhoben wurden, veröffentlicht das Ministerium eine Reihe von Angaben, die über den Stand der Bauten einen gewissen Aufschluß geben. Die von der Baltischen Werft ausgearbeiteten Projekte sind am 1. Mai 1909 genehmigt worden. Der Stapellauf der am 16. Juni 1909 begonnenen Schiffe ist im Sommer 1911, die Fertigstellung 1913 beabsichtigt. Die Ijorski-Werke stellen Gürtelpanzer und Panzerdecks her. Bis jetzt sind verausgabt:

für die Ausarbeitung der Pläne und Bau der Schiffskörper an Baltische und Admiralitätswerft	5,36	Mill.	Rubel
für den Bau von Turbinen an die Baltische Werft . . .	2,0	"	"
" " " " " " " Franko-russische Werft .	1,5	"	"
für die Herstellung der Panzerung an die Ijorski-Werke .	3,0	"	"
" " " von Geschütztürmen an die Obuchow-Werke	2,0	"	"
Insgesamt	13,86	Mill.	Rubel
	(= 29 9376	Mill.	*M*).

Da der Preis des einzelnen Schiffes auf 26 Mill. Rubel (56,16 Mill. *M*) veranschlagt ist, so wären etwa 13 Prozent der Baukosten bereits verausgabt.

Nach „Russj" hat ein neues Schiffbauprogramm, dessen Kosten bis zu 2 Milliarden *M* betragen, die Genehmigung des Zaren erhalten. Die Schiffe, hauptsächlich Dreadnoughts, würden im Auslande zu bauen sein, da die russischen Werften bereits zu stark in Anspruch genommen seien. Angesichts der marinefeindlichen Stimmung in der Duma ist aber wohl kaum auf deren Einverständnis zu rechnen.

Anderseits findet zur Zeit in Rußland die Ansicht vielfach Anhänger, daß der Wiederaufbau der Kriegsflotte durch die Schaffung einer Luftflotte unnötig werde. So hat das Komitee zur Verstärkung der Kriegsflotte durch freiwillige Spenden, das in den Jahren des ostasiatischen Krieges etwa 17 Mill. Rubel gesammelt und dafür 18 Torpedofahrzeuge sowie 4 Unterseeboote gebaut hatte, beschlossen, den Rest der gestifteten Summe von 900 000 Rubel für den Bau von Luftschiffen zu verwenden. Es hat eine besondere Sektion für Luftschiffahrt unter dem Vorsitz des Großfürsten Alexander Michailowitsch gebildet und beabsichtigt, eine allgemeine Sammlung zur Schaffung einer Luftflotte zu veranstalten.

— Die fertige Flotte. Als Lehrabteilung wird 1910 im Schwarzen Meer die Schiffsabteilung der 1. Reserve dienen.

Das Seekadettenschulgeschwader soll, wie im Januar die 1. französische Panzerkreuzer-Division, Antivari anlaufen.

— Ruderkommando. Nach einem Kaiserlichen Erlaß soll in Zukunft entgegen dem bisherigen Gebrauch das Kommando „Ruder Steuerbord" und „Ruder Backbord" gegeben werden, wenn der Bug des Schiffes nach Steuerbord oder Backbord drehen soll. Einführung auf den Schiffen im Inland am 1. April 1910, auf den Verbänden und Schiffen im Ausland nach Anordnung der Befehlshaber, aber nicht später als am 1. April.

— Häfen. Für die Schleifung der Festungswerke in Libau sind im Etat 1910 etwa $1^1/_2$ Mill. Rubel angesetzt. Der Bau der Festungswerke hat etwa 30 Mill. Rubel gekostet. Die Schleifung der Werke wird damit begründet, daß ohne eine starke Flotte die Festung eine stete Gefahr für das Land bilde, da der Gegner sie nach der Einnahme als Stützpunkt für seine Landtruppen benutzen könne.

— Gerichtliches. Der wegen des Unterganges des Unterseeboots „Kambala“ verurteilte Leutnant Akwilonow (vgl. Oktoberheft 1909, S. 1148) ist vom Kaiser zu sechsmonatiger Festungshaft begnadigt worden.

Eine Untersuchung hat erhebliche Unregelmäßigkeiten bei der Hafenverwaltung in Wladiwostok ergeben, weswegen zunächst fast das ganze Personal der technischen Inspektion seiner Stellung enthoben ist. Es handelt sich um Unterschlagungen von Kohlen, Material usw. sowie um mangelhafte Ausführung von Kaimauern und Dockbauten.

— Die Gründung eines meteorologischen Observatoriums in Wladiwostok ist von der Akademie der Wissenschaften angeregt; eine von ihr gebildete Kommission hat die einleitenden Schritte dazu bereits unternommen.

— Handelsflotte. Nach dem Journal des Verkehrsministeriums ist die russische Dampferflotte in der Zeit vom 1. Januar 1899 bis zum 1. Januar 1908 angewachsen von 666 auf 906 Schiffe (+ 240), von 268 531 auf 440 954 Netto-Registertonnen und von 451 000 auf 751 028 Brutto-Registertonnen. Bezüglich des Zuwachses stand an erster Stelle die Flotte des Schwarzen und Asowschen Meeres, an zweiter die des Baltischen, an dritter die des Kaspischen und an vierter die des Weißen Meeres. Die Prozentzahl der im Ausland (75 Prozent) und in Rußland (25 Prozent) gebauten Schiffe blieb annähernd gleich; an dem Bau waren beteiligt England, Schweden, Deutschland und Österreich. — Die Seglerflotte nahm in dem gleichen Zeitraum um 386 Schiffe, 4652 Netto-Registertonnen und 8770 Brutto-Registertonnen zu.

— Der neue Verkehrsminister hat das Projekt seines Vorgängers betreffend die Verwendung der Freiwilligen Flotte nur zu Handelszwecken vorläufig zurückgezogen; er beabsichtigt, sie ihren bisherigen Aufgaben zu erhalten, und will zu ihrer Verwaltung nur diejenigen Städte und Körperschaften heranziehen, die sich an den Stiftungen zu ihrer Schaffung beteiligt haben. (Vgl. Dezemberheft, S. 1435.)



Österreich-Ungarn. Geschwader. Der Panzerkreuzer „Kaiser Karl VI“ tritt aus dem Geschwaderverbande aus und der kleine Kreuzer „Aspern“ (als Führerschiff der Torpedoboote), 3 große und 10 kleine Torpedoboote (von den 6 Torpedobootstationen detachiert) treten zum Geschwader.

Auf seiner bevorstehenden Levante-Reise wird das Geschwader auch Antivari und Malta anlaufen.

— Werften. Die Frage der Verlegung des Lloyd-Arsenals in Triest wird in der Weise gelöst werden, daß der österreichische Lloyd sich an der schon bestehenden, dem Stabilimento tecnico gehörigen Schiffswerft San Rocco (am Südufer der Muggia-Bucht), die in ein Aktienunternehmen mit 5 000 000 Kr. Kapital umgewandelt werden soll, zur Hälfte beteiligen wird.

Diese Werft wird voraussichtlich bald erheblich vergrößert werden.

»Globe« und »Engineer« berichten, daß ein Teil des jetzt zum Verkauf stehenden Lloyd-Arsenals zum Stabilimento tecnico geschlagen werden wird, um hier Hellinge oder Docks für die zu erbauenden 20 000-Tonnenschiffe zu errichten, und daß ein anderer Teil für ein Regierungs-Kohlenlager verwendet werden soll.

— Neubauten. Die sechs 110-Tonnen-Torpedoboote „I“ bis „VI“, die das Stabilimento tecnico gebaut hat, sind abgeliefert worden. Sie liefen sämtlich

28 bis 28,5 kn (Kontrakt: 26 kn). Ihre auf der Danubiuswerft zu Fiume im Bau befindlichen 6 Schwesterboote werden im kommenden Sommer fertig. Das Torpedoboot „VII" lief Ende Januar von Stapel.

— Havarie. Das neue Torpedoboot „II" lief bei schlechtem Wetter im Quarnero auf und wurde einige Tage später beschädigt nach Pola gebracht.

— Namensänderung. Der kürzlich angekaufte Petroleum- und Transportdampfer „Etelka" erhielt den Namen „Vesta".

— Schiffe im Ausland. Zur argentinischen Jahrhundertfeier wird der Panzerkreuzer „Kaiser Karl VI" nach Buenos-Aires entsandt werden.

— Triest. Der neue Franz-Josefs-Hafen, die groß angelegte Hafenerweiterung in der Muggia-Bucht, wurde am 14. Februar in Gegenwart des Handelsministers feierlich dem Verkehr übergeben.



Dänemark. Geschwader. Nach den Indiensthaltungsbestimmungen für 1910 wird das Geschwader bestehen aus den Panzerschiffen „Peder Skram", „Olfert Fischer" und „Herluf Trolle", dem Kreuzer „Hejmdal", dem Minenfahrzeug „Hjaelperen", 6 Torpedobooten und dem Unterseeboot „Dykkeren".

— Nachtragsetat. Ein Nachtragsetat für 1909/10 fordert auf Grund des Gesetzes vom September 1909 2,26 Mill. *M* für den Bau oder Ankauf von Torpedobooten (1,58 Mill. *M*), für Reparatur und Modernisierung des Kreuzers „Hejmdal" (250 000 *M*), für Beschaffung von rauchschwachem Pulver (80 000 *M*) und für Beschaffung von Streuminenmaterial (348 000 *M*).

— Neubauten. Von den bewilligten 6 Torpedobooten (200 bis 230 Tonnen) werden je 1 bei Yarrow und Schichau, 2 auf der Staatswerft in Kopenhagen und 2 bei Burmeister & Wain, Kopenhagen, gebaut werden. Tiefgang 2,3 m, Geschwindigkeit 27 kn, Turbinen von 4000 Pferdestärken; Armierung zwei 7,5 cm-SK, vier Torpedorohre. Preis je 678 000 *M*.

Mit dem Bau eines Minenschiffes von 500 Tonnen ist am 5. Januar auf der Staatswerft Kopenhagen begonnen worden. Fertigstellung Herbst 1910.

Nach befriedigender Erprobung des „Dykkeren" ist der Bau eines zweiten Unterseeboots beschlossen worden.



Argentinien. Neubauten. Über die neuen Linienschiffe „Moreno" und „Rivadavia" sind noch folgende Baudaten bekannt geworden: Länge 190,5 m, Breite 27,4 m, Tiefgang 8,7 m; Deplacement 27 500 Tonnen, Feuerhöhe des vordersten Turms 7,62 m, der mittleren 6,7 m, des achtersten 5,18 m, der 15 cm-SK 5,9 m. Dreifache Bewegungsmechanismen: elektrisch, hydraulisch, mit Hand.

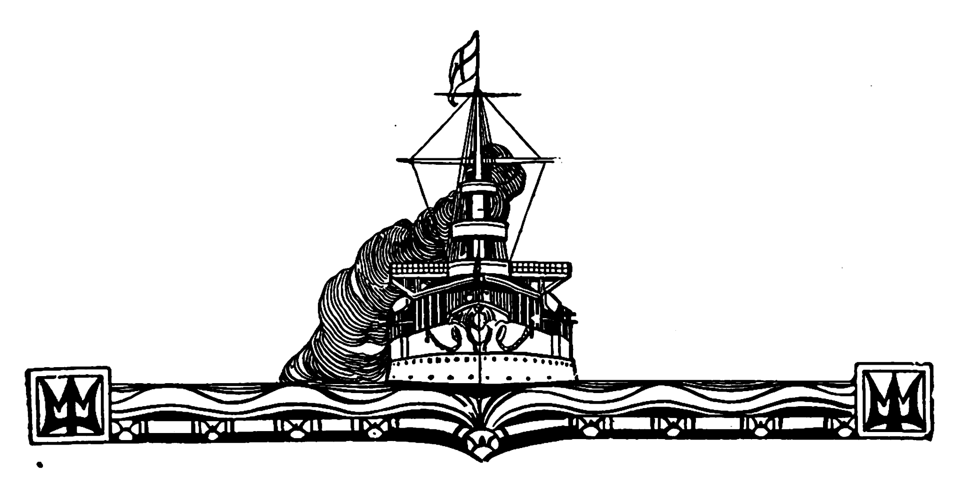
Geschütze	30,5 cm L/50	15 cm	10 cm
Geschoßgewicht	393 kg	47,6 kg	15 kg
Anfangsgeschwindigkeit	914 m	914 m	914 m
Mündungsenergie	16 890 mt.	2082 mt.	640 mt.
Feuergeschwindigkeit pro Minute .	2	6 bis 8	12

Durchschlagskraft der 30,5 cm: 356 mm Panzer auf 6000 m Entfernung. Panzergürtel mittschiffs 76,2 m lang, 1,5 m über und 1 m unter Wasser in Stärke von 305 mm, daran anschließend nach vorn und achtern bis zu den Endtürmen je 22,9 m in Stärke von 254 mm; unter Wasser setzt sich sowohl der 305 wie der 254 mm-Gürtel in Breite von 0,7 m fort, sich allmählich bis auf 127 mm verjüngend. Oberhalb des Gürtels, in Länge von 122 m und bis an Oberdeck reichend, Panzer von 229 mm im unteren und 203 mm im oberen Teil; Bugpanzer 127 mm, Heckpanzer 102 mm. Auf Oberdeck Kasematte für 15 cm-SK mit 152 mm Panzer. Schornsteine bis 4,6 m über Deck mit 38 mm, Türme mit 305 bis 178 mm Panzerschutz. Gesamtgewicht des Panzers 7000 Tonnen. Maschinen- und Munitionsräume mit mindestens 4 m Abstand von der Bordwand. Zelleneinteilung dreifach (Tripelboden). Parsons- oder Curtis-Turbinen von 39 500 Pferdestärken, Geschwindigkeit 22,5 kn. Babcock & Wilcox-Kessel. Aktionsradius 10 200 sm bei 11 kn, 7200 sm bei 15 kn und 3600 sm bei 22,5 kn. Fertigstellung des ersten Schiffes in 24, des zweiten in 27 Monaten. Baukosten je 44 680 000 ℳ einschl. Geschütze und Munition (je 80 Schuß für die 30,5 cm, je 300 Schuß für die 15 cm und je 350 Schuß für die leichten Geschütze) ausschl. der Torpedos (53 cm).

Die Schiffe werden in den Vereinigten Staaten gebaut werden, und zwar durch die Fore River Co. in Quincy, die ihrerseits den Bau eines der Schiffe (ausschl. der Maschinen) der New York Shipbuilding Co., Camden, übertragen hat.

Die 12 neuen Zerstörer (vgl. Januarheft, S. 140) erhalten nicht 3 sondern 4 Torpedorohre, zwei vor den Schornsteinen an Steuerbord und Backbord, zwei hinter den Schornsteinen mittschiffs.

Die Geschütze (vier 10 cm-SK zum Preise von 225 000 ℳ pro Boot) liefert die Bethlehem Steel Co.



Verschiedenes.

S. M. S. „Cormoran" im Kaiserin Augusta-Fluß.

Die Fahrt S. M. S. „Cormoran" den Kaiserin Augusta-Fluß aufwärts bedeutet den ersten Versuch, den wichtigen Zugangsweg in das unerschlossene, aber zukunftsreiche Innere Neu-Guineas mit einem größeren seegehenden Schiffe zu befahren. Im Jahre 1885 hatte Dr. Finsch nach einer vorläufigen Rekognoszierungsfahrt an der Mündung des Flusses zuerst die Vermutung ausgesprochen, daß es sich hier um einen weithin schiffbaren Flußlauf handeln müsse. Im Juli 1886 unternahm der Landeshauptmann Vizeadmiral a. D. Freiherr v. Schleinitz die erste Erforschungsfahrt stromaufwärts mit dem kleinen Küstendampfer „Ottilie", der ihn ohne nennenswerte Hindernisse etwa 200 sm stromaufwärts führte. Mit einer Dampfpinaß gelang es, noch etwa weitere 100 sm ohne Schwierigkeiten zu überwinden.

Im Jahre 1887 fuhr der Kapitän Dallmann mit der „Samoa", ungefähr von der Größe eines Hafendampfers, mit einer wissenschaftlichen Expedition unter Dr. Schrader an Bord, etwa 380 sm stromaufwärts.

Von dieser Zeit an ist der schöne, gewaltige Fluß, man kann sagen bis zum Jahre 1908 vergessen worden. Es fehlten die Kräfte zu größeren Unternehmungen in einem Lande, in dem schon für aussichtsreichere Zwecke zu wenig Arbeitskräfte vorhanden sind. Und das Mutterland hat dieser Kolonie angesichts anderer größerer Aufgaben immer nur wenig Mittel und Sympathien zugewandt.

Das als mörderisch verrufene Klima, die von hinterlistigen Anthropophagen drohenden Gefahren haben außerdem das ihrige getan, die Anziehungskraft speziell Neu-Guineas zu vermindern.

So ist es bis heute noch nicht einmal gelungen, Neu-Guinea zu durchqueren. Forscher, wie Ehlers, haben den Versuch mit einem tragischen Tode bezahlt, und erst vor wenigen Monaten wurde der Prospektor und Händler Dammköhler im Innern ermordet.

Erst die Schwierigkeiten, anderswo genügend farbige Arbeiter anzuwerben, bewogen die Neu-Guinea Compagnie, die im Kaiserin Augusta-Fluß ein Anwerbemonopol besitzt, im Jahre 1908 den Dampfer „Langeoog", etwa von der Größe eines N. D. L. Dampfers, in den Fluß zu senden, der ohne Schwierigkeiten rund 200 sm zurücklegte. Eine ebenfalls in der Hauptsache zur Anwerbung unternommene Fahrt von etwa gleicher Ausdehnung machte der Kapitän Hauk im Jahre 1908 mit dem Dampfer „Siar" (600 Tonnen), während in demselben Jahre der Küstendampfer „Peiho" mit einer wissenschaftlichen Expedition ebenfalls etwa 200 sm stromaufwärts gelangte.

Auf den erwähnten fünf Fahrten hatten weder Zeit noch Mittel gereicht, eine Karte des Flusses herzustellen, vielmehr hatte man nur Kartenskizzen anfertigen können, von denen die letzte, vom Kapitän Roscher und Stationsleiter Rodatz auf dem Dampfer „Langeoog" angefertigte auf S. M. S. „Cormoran" vorlag. Der Wert einer derartigen Skizze besteht vor allem darin, daß sie an den vielen Biegungen des Flusses eine rechtzeitige Orientierung ermöglicht und die Gefahr verringert, daß das Schiff in tote Arme oder Lagunen einsteuert.

Wenn auch alle vorerwähnten Dampfer während der Flußfahrt — besonders stromabwärts fahrend — mehrfach auf Grund geraten und verschiedentlich nur durch Ausfahren von Ankern wieder losgekommen waren, so gaben die von der „Samoa" vorgefundenen Tiefen berechtigten Grund zu der Annahme, daß ein Schiff wie

S. M. S. „Cormoran“ in der Regenzeit ohne große Schwierigkeiten ein beträchtliches Stück stromaufwärts zurücklegen könne.

Der Gouverneur von Deutsch-Neu-Guinea, Dr. Hahl, dem das Stromgebiet noch unbekannt war, hatte daher keine Bedenken getragen, an „Cormoran“ die Requisition zu stellen, mit ihm den Strom hinaufzufahren.

Es konnte nur von großem Nutzen sein, den Eingeborenen ein Kriegschiff zu zeigen und weitere Beziehungen anzubahnen; aber auch die Tatsache, daß ein größeres seegehendes Schiff ohne Schwierigkeiten weite Strecken des Flusses befahren hat, mußte als ein für Neu-Guinea wertvolles Ergebnis betrachtet werden. Die Requisition wurde auf telegraphische Meldung des Kommandos im Oktober in Berlin genehmigt.

Wegen der heranstehenden Regenzeit mußte der Monat November als günstigster Zeitpunkt für die Flußfahrt erachtet werden, und so verließ S. M. S. „Cormoran“ am 13. November Herbertshöhe, nachdem sich der Gouverneur eingeschifft hatte. In Friedrich Wilhelms-Hafen wurde am 15. der fällige Postdampfer erwartet. Am 17. November gingen wir von dort in See, um über Hansahafen, wo sich vor kurzer Zeit die Eingeborenen unruhig verhalten hatten, die Flußmündung anzusteuern.

Die seemännischen Vorbereitungen für die Flußfahrt bestandem im Klarlegen von Trossen vorn und achtern und von vier Ankern, achtern dem Strom- und Heckanker. Die Dampfpinaß war für die Einsteuerung klar zum sofortigen Gebrauch. Für das Schiff war eine Geschwindigkeit von 11 kn, die mit drei von vier Kesseln gut zu halten ist, für die Fahrt stromaufwärts festgesetzt.

In sanitärer Hinsicht war ein ausreichender Schutz gegen Moskitos dringend geboten. Es wurden daher überall für Hängematten, Luks, Decksfenster, Türen die Moskitonetze der Landungsausrüstung in Gebrauch genommen. Diese 6 m langen und 3 m breiten Netze wurden für die Schlafplätze an Deck in drei Teile zerlegt, so daß sie der einzelnen Hängematte einen sicheren Schutz gaben. Für die Kammern und Messen waren außerdem Seitenfenstereinsätze aus Messinggaze angefertigt worden.

Die Chininprophylaxe wurde sorgfältig durchgeführt. Durch diese Maßnahme wurde es erreicht, daß die Besatzung wenig unter Mückenstichen zu leiden hatte, obwohl uns vor allem im Bereiche der Mündung und der Sagosümpfe große Schwärme von Moskitos — Anopheles und Kulex — überfielen. Malariafälle sind vor und nach Ablauf der Gefahrperiode bis auf einen leichten Fall nach der Flußfahrt nicht aufgetreten. Mit Rücksicht auf die Möglichkeit eines längeren Festkommens im Flusse wurde reichlich Proviant beschafft und lebendes Vieh in größerer Zahl an Bord genommen. Wie sich später herausstellte, war es nicht möglich, von den Eingeborenen auf friedlichem Wege Schweine zu erhalten, obgleich reiche Bestände vorhanden waren.

Kohlen waren in Friedrich Wilhelms-Hafen rechtzeitig bestellt worden, da sonst dort oder in größerer Nähe der Flußmündung keine Kohlenlager vorhanden sind.

Am 18. vormittags standen wir bei mäßiger nördlicher Dünung in einer Entfernung von etwa 3 bis 4 sm vor der Flußmündung, die indes zunächst nicht auszumachen war, sondern sich nur durch die gelbe Wasserfärbung, viel Treibholz, große schwimmende Grasinseln bestimmt vermuten ließ. Die ausgesprochene Flachebene des Küstenlandes, die völlig gleichmäßig und dicht mit Mangroven, Kasuarinen und Sagopalmen bestanden ist, gab erst bei größerer Annäherung einen leichten, kulissenartigen Einschnitt zu erkennen. Die Dampfpinaß wurde ausgesetzt und vorausgeschickt. Die Einsteuerung verlief unter häufigen Kursänderungen ohne Zwischenfall.

Tiefen unter 8 m wurden nicht gelotet; an den seichteren Stellen geriet das Schiff heftig ins Rollen. Die genaue Lage und Form der Barre festzustellen war wegen Zeitmangels nicht möglich. Nach Passieren der Barre zeigte sich die östliche Seite der Mündung als eine fast kanalartig scharfe Ecke, an der die Breite des schräg zur Küste mündenden Stromes etwa 1 sm beträgt; das westliche Ufer geht allmählich in die Küstenlinie über. Das Flußbett, in dem das Wasser infolge schon eingetretener starker Regengüsse nach Schätzung etwa 2 bis 3 m unter der höchsten scheinbar erreichten Höhe*) stand, verengte sich auf der ersten Strecke von 25 sm bis etwa 600 bis 800 m, um bis zum Endpunkte der Fahrt (183 sm, d. i. etwa eine Strecke den Rhein hinauf bis Straßburg) eine Breite nicht unter 200 m zu behalten.

Die ersten 20 sm des Ufergebietes zeigten ein ausgesprochenes Sumpfland, in dem allerdings bereits einige Pfahldörfer der Eingeborenen zu finden sind. Weiter stromaufwärts werden die Ufer etwas höher, sämtliche Dörfer bis etwa auf 120 sm stromaufwärts waren indes auf Erdwellen mit sehr starken Pfahlbauten angelegt, was auf die Häufigkeit von Überschwemmungen hinwies.

Der Strom lief unweit der Mündung mit über 4 sm, weiter oberhalb 1,5 bis 4 sm. Er führte sehr viel Baumstämme und Grasinseln mit sich, die sich besonders in der ersten Nacht zu Anker vor dem Bug zu einem Berg aufstauten. Durch mehrfaches Ruderlegen gelang es immer, von der Hauptmasse freizukommen, die sich dann mit Krachen und Stoßen losriß.

Die vorgefundenen Tiefen schwankten zwischen 40 und 8 m und waren im Durchschnitt 15 bis 20 m. Es wurde unausgesetzt gelotet.

Das landschaftliche Bild war trotz der ebenen Ufer durch die große Fülle der Vegetation sehr abwechslungsreich. Sobald das dicht von Sagopalmen und Mangroven bestandene Gebiet des Unterlaufes hinter uns lag, ging es bis zum Endpunkte der Fahrt durch eine schöne Parklandschaft, in der Galeriewälder mit guten Nutzhölzern, größere Waldparzellen und grüne Matten abwechselten. Allerdings enttäuschten diese Matten bei näherer Betrachtung, da sie meist aus sehr hochstehendem Schilf, Alang-Alang, wildem Zuckerrohr und wildem Mais bestehen. Palmen waren oft stundenlang nicht zu sehen, um erst in der Nähe der Dörfer (Kokospalmen) wieder aufzutreten. So verlor die Gegend nicht selten nahezu ihren tropischen Charakter. Durchblicke zwischen Waldkulissen gaben häufig ein so heimatliches Bild, daß man sich über einen auftauchenden Kirchturm kaum gewundert hätte. Der Strom teilte sich nur einmal auf eine kurze Strecke; es wurde nur ein kleiner von Süden kommender Nebenfluß beobachtet, dagegen zeigten sich häufiger blinde Arme aus Lagunen, die, von Lotosblumen besät und von unzähligen weißen Reihern belebt, einen sehr schönen Anblick gewährten.

Ungefähr 85 sm stromaufwärts traten auf der Nordseite in bläulicher Ferne leichte Höhenzüge auf, bis sich auf etwa 100 sm der Blick auf eine ganz prächtige, gewaltige Berglandschaft, das Bismarckgebirge im Süden, eröffnete. Dieses schöne Panorama lag bis zum Ende der Fahrt vor uns.

Bis zum 21. November wurde fünfmal vor großen Dörfern geankert und mit den Eingeborenen in Tauschhandel getreten. Diese zeigten, je weiter wir den Fluß hinaufkamen, desto größere Zurückhaltung. In einem der letzten Dörfer, das etwas vom Ufer entfernt lag, traten uns die Eingeborenen bewaffnet gegenüber und erhoben ein großes Kriegsgeheul. Nachdem wir einander einige Zeit gegenüber gestanden hatten, beruhigten sie sich, und es entspann sich ein vorsichtiger Tauschhandel vor dem Dorfe. Durch ruhiges, sicheres Auftreten gelang es schließlich, in das Dorf einzudringen.

*) Es sollen Niveau-Unterschiede von 6 bis 7 m auftreten.



Die beliebtesten Tauschgegenstände waren Beile und Hobeleisen, während Schmuckgegenstände weniger Anklang fanden. Wir tauschten dafür Waffen und Ethnologika ein, wovon eine Kiste zur Absendung an das Ethnologische Museum Berlin gelangte.

Die Kulturstufe der Steinzeit, in der diese stattlichen Menschenfresser leben, erschien durchaus nicht ärmlich. Es fanden sich schön verzierte Tonwaren und geschmackvolle Schnitzereien, wodurch die zum Teil mehrstöckigen Häuser ein sehr ansehnliches Äußeres erhielten. Der gesuchteste Tauschgegenstand waren Waffen, darunter besonders schöne Schilde und Steinäxte, ferner die fein mit Ton ausmodellierten und bemalten Köpfe erschlagener Feinde, die einen so lebenswahren Ausdruck wie die besten Totenmasken trugen.

Das munter hüpfende, mit hübschen Bastschürzen bekleidete schöne Geschlecht entfloh gewöhnlich, sobald ein Boot zu Wasser gefiert wurde, und ward nicht mehr gesehen. Bei einem Dorf des Unterlaufes wurden nach einiger Zeit zwei Mädchen, angstvoll ins Wasser blickend, im Kanoe längsseit gebracht.

Nur in einem Dorfe entflohen alle Einwohner und waren nicht mehr heranzulocken. Aber auch während des Tauschhandels traten manchmal unerwartete und unerklärliche Alarmzustände ein, so daß wir plötzlich allein waren. Ein so unbekannter Ton, wie der der Sirene, hatte die Wirkung des Donnerschlags in einer Verwandlungsszene; einige fielen hin, alle waren in kürzester Zeit verschwunden.

Die Eindrücke und Situationen der Fahrt, die sich für eine feuilletonistische Darstellung in hohem Maße eignet, werden allen Teilnehmern unvergeßlich bleiben; nur ein Umstand war zu bedauern, nämlich daß für die Flußfahrt nur wenig Zeit zur Verfügung stand.

Schießübungen und Reiseplan drängten, so standen wir schon am 22. abends wieder vor der Flußmündung. An dem höchsten erreichten Punkte hatte der Strom eine Breite von etwa 300 m und war durchschnittlich 15 bis 20 m tief, so daß die Fahrt aller Wahrscheinlichkeit nach noch viele Meilen hätte fortgesetzt werden können. Die Reise stromabwärts, bei der wir oft 15 kn über den Grund machten, erforderte bei harten Biegungen besondere Vorsicht; der günstige Wasserstand half jedoch über alle Schwierigkeiten hinweg.

Der eingangs erwähnte Hauptzweck der Reise war somit erreicht, und zugleich hatten die schönen und seltsamen Eindrücke der Natur und der Bevölkerung in hohem Maße anregend auf das Offizierkorps und die Besatzung gewirkt.

Pfarrius.



Versuch S. M. S. „Scharnhorst“, die „Brisgavia“ abzuschleppen.

(Mit Skizze).

Die Tatsache, daß S. M. S. „Scharnhorst“ Ende November 1909 versucht hat, den in Yangtse auf Grund geratenen Hapag-Dampfer „Brisgavia“ abzuschleppen, war im Januarheft unter „Rundschau in allen Marinen“ bereits erwähnt. Leider blieben die Versuche erfolglos, da die Windverhältnisse den Wasserstand ungünstig beeinflußten. Wie wichtig dies Moment war, geht daraus hervor, daß der Dampfer später mit eigener Maschinenkraft flott geworden ist, nachdem durch einen Nordoststurm das Wasser des Yangtse erheblich angestaut worden war.

Der Abschleppversuch bietet der besonderen schwierigen Verhältnisse halber vom seemännischen Standpunkt aus mancherlei Interessantes und soll daher hier kurz geschildert werden.



Der Dampfer „Brisgavia“ war in der Nacht von Freitag, den 26., auf Sonnabend, den 27. November 1909 bei Ansteuerung von Wusung-Reede festgekommen. Man hatte infolge niedrig auf dem Wasser lagernden Nebels die Blockhouse-Leuchttonne und die Feuer von Wusung nicht gesehen und war im Begriff zu ankern. Während die Maschine bereits rückwärts schlug, kam das Schiff auf der Südseite des Fahrwassers an der in der Kartenskizze angegebenen Stelle fest; Kapitän und Lotse glaubten, auf der Nordseite des Fahrwassers zu stehen.

Der Dampfer wurde durch den Flutstrom mit seiner Backbordseite hart gegen die Reste einer bei Ebbe trocken fallenden alten Mauer gedrückt, saß fast mit der ganzen Länge auf und infolge der glatten Form seines Bodens außerordentlich fest. Das Schiff hatte anscheinend keinerlei Beschädigung und war dicht.

Da der Dampfer trotz der Schlepper- und Leichterhilfe am Sonnabend nicht flott wurde, ging S. M. S. „Scharnhorst“ Sonntag, den 28., vormittags zur Hilfeleistung an die Strandungsstelle.

Das Schiff ankerte in Stromluv so, daß die 13 cm-Schleppleine mit der 11 cm-Stahltroß verbunden auf den Dampfer gegeben werden konnte. Außerdem faßten noch zwei starke Schlepper vorn am Bug und einer am Heck an, um den Dampfer, soweit es der mit etwa 4 sm setzende Flutstrom erlaubte, von der Mauer abzuholen.

Auf den Dampfer waren ein Arbeitskommando unter einem Offizier und zwei Signalgäste geschickt. Besonders letztere waren von großem Nutzen, da auf der „Brisgavia“ bei der fast nur aus Chinesen bestehenden Besatzung jede Möglichkeit fehlte, sich mit der gebotenen Schnelligkeit zu verständigen.

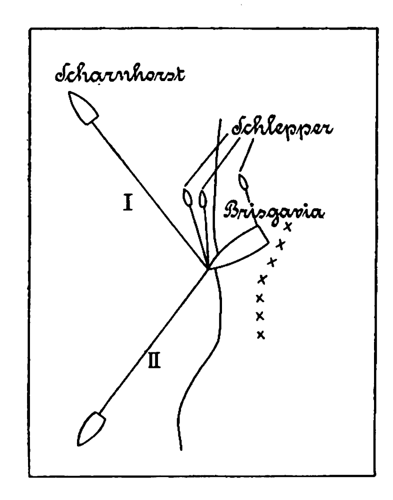
Bei Hochwasser ging S. M. S. „Scharnhorst“ Anker auf, um zuerst gegen den Strom die Leine steif auszudampfen und sich dann unter langsamer Steigerung der Umdrehungen durch den Strom herumschlagen zu lassen und so den Dampfer abzuschleppen. Der Dampfer selbst ging A. K. voraus. Das Herumschlagen der „Scharnhorst“ vor dem Strom ging aber so rasch vor sich, daß der Kommandant gezwungen war, um nicht selbst auf die nordwestlich des Dampfers heraustretende Bank gesetzt zu werden, in Position II der Skizze hart Steuerbordruder zu legen und mit A. K. anzugehen. Es war in zwölf Kesseln Dampf auf.

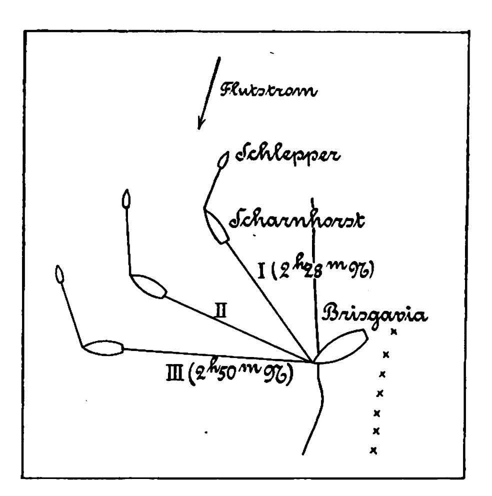
Sobald das Schiff die Drehung nach Steuerbord aufnahm, brach die Stahlleine in der Heckklüse.

Da Stillwasser erst etwa $1^1/_2$ bis 2 Stunden nach Hochwasser eintrat, dann aber das Wasser bereits etwa $^3/_4$ m gefallen war, so mußte der Abschleppversuch trotz des noch stark setzenden Flutstroms unternommen werden.

Dieser erste Abschleppversuch hatte gezeigt, daß erstens der Vorlauf an Bord, um ein Abwürgen der Schleppleine in der Heckklüse zu vermeiden, Kette sein und daß in diesem besonderen Falle die Schleppvorrichtung zum sofortigen Schlippen eingerichtet sein mußte. Dementsprechende Vorbereitungen wurden daher an Bord getroffen. Die mit einer Schlippvorrichtung versehene Heckankerkette, gestützt durch zwei 10 cm-Stahlleinen und eine 11 cm-Stahlleine, stellte die Verbindung zwischen der 13 cm-Schlepptroß und dem Schiff her. Durch die Art der Befestigung der Leinen wurde es möglich, die Hauptkraft beim Anschleppen gleichmäßig auf die beiden achteren Spills und die Backbordpoller zu verteilen. Außerdem wurde durch die 11 cm-Stahlleine die Heckankerkette wesentlich unterstützt. Durch Einschalten der 150 m langen Heckankerkette war viel Elastizität in der ganzen Schleppeinrichtung, so daß sie beim Anschleppen nur sehr langsam steif kam.

Montag, den 29. November, wurden, nachdem das Schiff durch Leichterung auf einen 1 Fuß geringeren Tiefgang gebracht war, die Abschleppversuche fortgesetzt.





Scharnhorst

Brisgavia

NW½W 2-4,45m

Scraggy Tree

High double Tree

22,5

31°22'

21,5

31°21'

31°20,5

121°36

121°37

Annerkung

1) ⚓ – Ankerplätze S. M. S. „Scharnhorst

2) Tiefenangaben in Fuß

3) Karte Titel XI 72a (Br. 6585) in doppelter Größe

S. M. S. „Scharnhorst" ging wieder etwa 1 Stunde vor Hochwasser in Stromluv zu Anker, und es wurde nun die 13 cm-Stahlleine von einem Schlepper nach dem Bug des Dampfers ausgefahren. Obwohl das Schiff anfangs nahe genug zu Anker lag, setzte der Strom es doch bald so ab, daß die Schleppleine allein nicht bis zur „Brisgavia" reichte. Für diesen Fall war verabredet worden, daß auf die Stahlleine von S. M. S. „Scharnhorst" die ebenso starke und neue Leine des Schleppers gesteckt und diese mit der Ankerkette der „Brisgavia" zusammengeschäkelt werden sollte. Aus unbekannten Gründen wurde aber auf dem Schlepper auf Veranlassung eines Beamten der Gesellschaft nicht die neue Leine, sondern eine ältere der „Brisgavia" aufgeschäkelt. Drei Schlepper faßten den Dampfer ebenso wie am Tage vorher an.

Bald nach dem Anschleppen S. M. S. „Scharnhorst" brach die vorerwähnte Leine. Da an diesem Tage Springhochwasser war, so wurde damit leider der günstigste Moment für das Abbringen des Dampfers verpaßt, denn das folgende Tageshochwasser betrug bereits $^1/_2$ bis $^3/_4$ m weniger.

Während der folgenden Nacht wurde die „Brisgavia" um weitere $^1/_2$ bis $^3/_4$ Fuß geleichtert, außerdem wurden für den 30. November drei weitere Schlepper und der Postdampfer „Admiral v. Tirpitz" zur Hilfeleistung heranbeordert. Drei Schlepper wurden an Steuerbord längsseit der „Brisgavia" festgemacht, um so die eigene Maschinenkraft des Dampfers bei dem Vorwärtsgang zu unterstützen. Der „Admiral v. Tirpitz" sollte den Bug gegen den Strom aufhalten; diese Leine mußte aber später losgeworfen werden, da der Schlepper, der die „Scharnhorst"-Leine auf die „Brisgavia" bringen sollte, unklar von dieser Leine kam. Ein Schlepper wurde zum Aufhalten des Bugs von S. M. S. „Scharnhorst" verwendet. Dies hatte sich als notwendig herausgestellt, da beim Ausfahren der Leine S. M. S. „Scharnhorst" vom Strom sehr bald seitlich gefaßt wurde und mit dem Anker im Strom abtrieb. Diesmal wurde ein Seeoffizier auf den die Schleppleine ausfahrenden Dampfer geschickt mit dem ausdrücklichen Befehl, entweder die „Scharnhorst"-Leine selbst auf den Dampfer zu bringen oder sie, falls diese nicht herüberreichen sollte, mit der neuen Leine des Schleppers zu verbinden und auf die Kette der „Brisgavia" aufzuschäkeln.

Um dem Dampfer den Moment des Anschleppens kenntlich zu machen, waren Signale vereinbart.

Sobald die Schleppverbindung hergestellt war, lichtete S. M. S. „Scharnhorst" ungefähr bei Hochwasser Anker, ging zuerst wieder gegen den Strom an und ließ sich nun unter allmählicher Steigerung der Umdrehungen durch den Strom herumschlagen. Die drei längsseit liegenden Schlepper, wie „Brisgavia" selbst, gingen mit A. K. voraus an. In der ungefähren Position II gingen die Mittelmaschine A. K., die Seitenmaschinen H. F. Sobald das Schiff in der günstigsten Abschlepprichtung stand, sollten auch die Umdrehungen der Seitenmaschinen langsam auf A. K. gesteigert werden. Schon bevor diese aufgenommen waren — die Seitenmaschinen erreichten tatsächlich nur 45 Umdrehungen —, brach der die beiden Leinen verbindende Schäkel. Die „Brisgavia" hatte sich trotz der gewaltigen angewandten Schleppkraft nicht vorausbewegt; hiermit wurden weitere Schleppversuche als vorderhand aussichtslos aufgegeben.



Die Entwicklung der deutschen Schutzgebiete in Afrika und der Südsee im Jahre 1908/09.

Der vom Reichs-Kolonial-Amt herausgegebenen Denkschrift über die Entwicklung der deutschen Schutzgebiete in Afrika und der Südsee entnehmen wir die folgenden Angaben, die auch für die Leser der „Marine-Rundschau" von Interesse sein werden. Ist doch die Marine bei der Erwerbung unserer Kolonien überall beteiligt gewesen, so daß sie an deren Entwicklung mit Recht regen Anteil nimmt.

Auch im Berichtsjahr hatte die Marine wieder Gelegenheit, zur Unterdrückung von Unruhen helfend einzugreifen. Es genügte das Erscheinen einer ansehnlichen Flottenmacht vor Apia, um die Streitigkeiten auf friedlichem Wege beizulegen. Im übrigen blieb der Landfrieden ungestört, abgesehen von einigen räuberischen Überfällen in Südwestafrika und von den in der Natur der farbigen Bevölkerung begründeten Unruhen lokaler Art, die durch polizeiliche Maßnahmen leicht unterdrückt wurden.

Die Festlegung der Grenzen gegen die Nachbargebiete machte bedeutende Fortschritte und geht überall in Kürze einer endgültigen Regelung entgegen, mit Ausnahme der Südgrenze von Kaiser Wilhelmsland (Neu-Guinea), deren Bestimmung wegen der Unwegsamkeit und Unzugänglichkeit des Landes einer ferneren Zeit vorbehalten bleiben muß.

Die den Rahmen für die wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung der Schutzgebiete schaffende allgemeine Verwaltungstätigkeit fand im Berichtsjahre eine weitere Ausdehnung und Vertiefung namentlich in den afrikanischen Schutzgebieten, und von diesen besonders in Südwestafrika, wo sich infolge der regen Bergbautätigkeit im Diamantengebiet eine besondere polizeiliche Organisation als notwendig erwies und vor allem an die Vermessungstätigkeit außergewöhnliche Anforderungen gestellt wurden.

Die weiße Bevölkerung in allen Schutzgebieten stellte sich am 1. Januar 1909 auf 15465 Personen (ohne die 2704 Köpfe zählende Schutztruppe in Südwestafrika), gegen 13858 Personen im Vorjahre, so daß sich also eine Zunahme von 1607 Personen ergibt. Auf Südwestafrika allein entfallen von der Gesamtbevölkerung 9410 Personen, gegen 8213 im Vorjahre. Im übrigen sind an der Zunahme der weißen Bevölkerung beteiligt: Ostafrika mit 542 und Togo mit 62 Köpfen; in Kamerun und in der Südsee (mit Ausnahme der West-Karolinen) blieb die Zahl der Weißen nahezu unverändert. Die Zahl der Eingeborenen hat fast überall zugenommen. Verschiedene bevölkerungspolitische Aufgaben ergaben sich für die Südsee, wo z. B. die zu dichte Bevölkerung auf den Zentral-Karolinen durch Übersiedlung nach anderen, zu dünn bevölkerten Inseln auszugleichen ist. Auf Neu-Mecklenburg und den Marschall-Inseln ist die ganze eingeborene Bevölkerung im Aussterben begriffen. Die Befürchtung, daß auch die Samoaner einem gleichen Schicksal entgegengehen, hat sich jedoch als grundlos erwiesen, da im letzten Jahre ein erfreulicher Bevölkerungszuwachs zu verzeichnen war.

Auf dem Gebiete des Schulwesens wird mit Recht immer mehr Wert auf die Erziehung der Eingeborenen zur Arbeit, insbesondere zur Handwerks- und landwirtschaftlichen Arbeit, gelegt und die Pflege einer nicht auf praktische Kenntnisse gerichteten Halbbildung als nicht erstrebenswert, ja als bedenklich anerkannt. Dabei ist es keineswegs ausgeschlossen, daß besonders geeigneten Eingeborenen auch die Gelegenheit zur Erwerbung weiterer Kenntnisse gegeben wird. So ist z. B. die Verwaltung von Togo, dessen Eingeborene wohl die am meisten fortgeschrittenen sind, im Begriff, das Fortbildungsschulwesen zu regeln und eine gehobene Klasse von Eingeborenen zur Unterstützung der Verwaltung heranzuziehen.

Die Gesundheitsverhältnisse der Europäer dürfen in allen Schutzgebieten als befriedigend bezeichnet werden. Beachtenswert ist, daß auch die Bahnbauten, die in

tropischen Ländern früher häufig die Ursache von heftiger Ausbreitung der Malaria und anderer Krankheiten gebildet haben, den Gesundheitszustand der weißen wie der eingeborenen Bevölkerung nicht wesentlich beeinflußten. Über die unter den Eingeborenen einiger afrikanischer Schutzgebiete, besonders Ostafrikas, verheerend auftretende Schlafkrankheit ist bereits früher in dieser Zeitschrift berichtet worden.*)

In den wirtschaftlichen Verhältnissen machte sich die allgemeine Geschäftslage auf dem Weltmarkte, die sich erst neuerdings gebessert hat, im Berichtsjahre in den auf die Ausfuhr angewiesenen Schutzgebieten noch ungünstig bemerkbar, am meisten bei geringwertigen Produkten, zumal wenn für diese noch hohe Trägerlöhne zu zahlen waren, aber auch bei besseren Verkehrsverhältnissen. Ferner wurden die durch Sammeltätigkeit der Eingeborenen gewonnenen Artikel durch ein Fallen der Weltmarktpreise mehr betroffen als die aus eigener Produktion stammenden, da die Lust zur Okkupationstätigkeit sich bei niedrigen Preisen bald verringert. So ist es z. B. zu erklären, daß die auf Landwirtschaft und nicht auf Okkupation beruhende Ausfuhr Togos viel weniger unter der Weltmarktkonjunktur gelitten hat als die Ausfuhr Kameruns. Am wenigsten reagieren Produktion und Ausfuhr der Plantagen auf die Schwankungen der Weltmarktpreise.

Als Wirkung der dem Verkehr dienenden Eisenbahnen ist nicht nur ein produktionssteigernder Einfluß zu erkennen, sondern auch ein solcher auf die so wichtige wirtschaftliche Arbeitsteilung. So sind z. B. in Ostafrika schon einzelne Eingeborene dazu übergegangen, ihre Plantagen so zu vergrößern, daß sie eine Anzahl Lohnarbeiter beschäftigen. Für die Besiedlung der inneren Hochländer unserer tropischen Kolonien durch Weiße sowie für das Vordringen der Plantagenwirtschaft von den Küstenbezirken in das Innere bilden die Eisenbahnen natürlich ebenfalls die unentbehrliche Grundlage.

Die Exportproduktion weist trotz der schlechten Konjunktur doch nur für einige Produkte einen Rückgang auf, wobei noch zu berücksichtigen ist, daß diesem Rückgange im Werte nicht immer ein entsprechender Rückgang im Gewicht oder in der Menge der Waren gegenübersteht. Die erste Stelle in der Ausfuhr nimmt noch immer Kautschuk mit einem Werte von 6,5 Mill. *M* (gegen 10,8 Mill. *M* im Vorjahre) ein, woran Kamerun mit 4,8 und Ostafrika mit 1,1 Mill. *M* beteiligt sind. Dann folgen Kupfer (aus Südwestafrika) mit 6,3 Mill. *M* (gegen 1,3 Mill. *M* im Vorjahre), Kopra mit 5,7 Mill. *M* (aus allen Schutzgebieten, mit Ausnahme von Südwestafrika), Palmöl und Palmkerne mit 4,6 Mill. *M* (aus Kamerun und Togo), Phosphat mit 3,3 Mill. *M* (aus der Südsee), Kakao mit 3 Mill. *M* (hauptsächlich aus Kamerun), Sisalhanf mit 2,9 Mill. *M* (aus Ostafrika), Mais mit 2 Mill. *M* (aus Togo) und Kaffee mit 0,8 Mill. *M* (in der Hauptsache aus Kamerun). Die Baumwollausfuhr hat eine weitere Steigerung (von 456 000 *M* auf 575 000 *M*) erfahren; hier sind Ostafrika mit 209 000 *M* und Togo mit 366 000 *M* beteiligt. Zum ersten Male kommt im Berichtsjahre die Ausfuhr größerer Mengen von Blei (1 Mill. *M*), Diamanten (51 000 *M*), Wolle und Straußenfedern (sämtlich aus Südwestafrika) vor.

Der Gesamthandel aller Schutzgebiete im Jahre 1908 belief sich auf 138,8 Mill. *M*, gegen 129,9 Mill. *M* im Vorjahre. In der Einfuhr steht Südwestafrika, in der Ausfuhr Kamerun an erster Stelle. An dem Gesamthandel waren beteiligt: Deutschland mit 88 Mill. *M* (= 63,2 Prozent), afrikanische Nachbargebiete mit 19,6 Mill. *M* und England mit 9,9 Mill. *M*.

Die Arbeiterverhältnisse waren in den afrikanischen Schutzgebieten (auch in Südwest als eine Folge der Verträge mit den Ovambohäuptlingen) befriedigend.

---

*) „Marine-Rundschau“ 1909, Heft X, Seite 1104.



Daß aber besonders in Südwestafrika bei zunehmender Erschließung der Kolonie die Verhältnisse sich verschlechtern, ist nicht ausgeschlossen. Schon jetzt ist ein gewisser Gegensatz zwischen den Interessen der Farmer und denen der Bergbauunternehmer vorhanden. Ein prosperierender Bergbau wird leicht andauernd in der Lage sein, höhere Löhne zu zahlen als die Farmwirtschaft. In den Südseebesitzungen reicht die eingeborene Bevölkerung selbst unter normalen Verhältnissen für die Wirtschaftsunternehmungen nicht aus, so daß namentlich in Neu-Guinea und Samoa die Einfuhr fremder farbiger Arbeiter (Malayen, Chinesen) nicht entbehrt werden kann.

Auf dem Gebiete des Verkehrswesens, besonders dem des Eisenbahnbaus, hat das Berichtsjahr eine reiche Tätigkeit zu verzeichnen. Über den Stand der Bahnbauten gibt folgende Übersicht Aufschluß:

	Anfang 1909		Ende 1909	
	im Betriebe	im Bau	im Betriebe	im Bau
Kamerun	—	520 km	108 km	412 km
Togo	164 km	175 "	196 "	143 "
Südwestafrika . . .	1486 "	113 "	1599 "	—
Ostafrika	338 "	744 "	464 "	791 "

Vollendet sind im Jahre 1909 die Strecken Seeheim—Kalkfontein in Südwestafrika und Mombo—Buiko (Usambarabahn) in Ostafrika.

Von den noch in Bau befindlichen Linien sind 108 km der Kameruner Nordbahn (Manengubabahn), 32 km der Togoer Hinterlandbahn (Atakpamebahn) und 81 km der ostafrikanischen Zentralbahn im Laufe des Jahres eröffnet worden.

Die einzige neue Baustrecke ist der auf 173 km veranschlagte Abschnitt Buiko—Moschi der Usambarabahn, den die Deutsche Kolonial-Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft zunächst auf eigene Rechnung und Gefahr in Angriff genommen hat. Für Südwestafrika ist dem Reichstage noch der Bau der Bahn Windhuk—Keetmanshoop, 528 km, vorgeschlagen.

Hervorgehoben zu werden verdient außerdem der ausgedehnte Straßen- und Brückenbau in Togo und die Verbesserung der Verkehrsverbindung der Südseegebiete mit Singapore. Die ersten Telefunkenverbindungen unserer Südseeinseln kamen zustande; Versuche zur Herstellung gleicher Verbindungen unserer westafrikanischen Besitzungen mit dem Mutterlande sind im Werke. Schließlich ist noch zu nennen die Einstellung eines Heckraddampfers auf dem Rufiji und der Bau eines kleinen Lagunenkanals in Togo, wogegen die Flußverbesserungen in Kamerun wegen der zu großen Schwierigkeiten bei den gegebenen Mitteln noch nicht vorwärts geschritten sind.

Die günstige Entwicklung der Finanzlage der Schutzgebiete hielt an. Die eigenen Einnahmen zeigen im Rechnungsjahr 1907 mit insgesamt 21,7 Mill. ℳ gegenüber 1906 mit 16,5 Mill. ℳ eine Steigerung von 30 Prozent und werden, soweit die Etats und die vorläufigen Abschlüsse dies erkennen lassen, nach einem vorübergehenden Rückschlag im Jahre 1908 in den Jahren 1909 und 1910 voraussichtlich ein weiteres Anwachsen um nahezu 50 Prozent auf rund 32 Mill. ℳ aufweisen. Diese Steigerung ist vornehmlich begründet in den Einnahmen, die dem Landesfiskus von Südwestafrika aus der Ausbeutung der Diamantenfelder dieses Schutzgebietes zufließen.

In den meisten Schutzgebieten hat das Berichtsjahr eine Steuerreform oder die Neueinführung von Steuern überhaupt (Kopfsteuer, unter gewissen Bedingungen ablösbar durch Steuerarbeit) gebracht. Nur in Samoa ist die geplante Einkommensteuer noch nicht zustande gekommen. Für die afrikanischen Schutzgebiete ist die gesamte Finanzverwaltung und die Abnahme der Rechnungen in die Schutzgebiete selbst verlegt worden.

Ohne Reichszuschuß wirtschaften nur Togo (seit 1904), die Karolinen, Palauinseln und Marianen (nur für 1909) und Samoa (seit 1909). Die Gesamtsumme der Reichszuschüsse beträgt nach den Etats und Voranschlägen für 1909 23163000 *M*, für 1910 21151000 *M*. Für die Jahre 1901 bis 1910 betragen die Reichszuschüsse insgesamt 610,2 Mill. *M*, wovon auf Südwestafrika allein 518,9 Mill. *M* und auf die drei Jahre 1904, 1905 und 1906 für dieses Schutzgebiet 358,8 Mill. *M* entfallen.

Deutsch-Ostafrika.

Aus dem Bereiche der allgemeinen Verwaltung ist hervorzuheben, daß mit den farbigen Beamten im allgemeinen günstige Erfahrungen gemacht worden sind. Doch wird betont, daß sie einer ständigen Kontrolle bedürfen, wenn ein Mißbrauch der ihnen übertragenen öffentlichen Gewalt, insbesondere zur Erlangung von Abgaben für eine dienstliche Tätigkeit, verhindert werden soll.

Jäger wird interessieren, daß im Berichtsjahre für Erlegung von 347 Löwen und 1412 Leoparden Schußprämien gezahlt worden sind. In einigen Bezirken sind neuerdings die Schußprämien für diese Raubtiere wieder abgeschafft worden, um die Löwen zu schonen und auf diese Weise die Wildschweinplage einzudämmen. Daß die Ausübung der Jagd unter Umständen recht einträglich sein kann, zeigt das Beispiel zweier Buren, die kurz vor dem Inkrafttreten der neuen Jagdverordnung innerhalb weniger Wochen für 40000 *M* und 20000 *M* Elfenbein erbeuteten.

Der Gesundheitszustand war im allgemeinen befriedigend. Die Zahl der an Schlafkrankheit Behandelten betrug am Jahresschlusse 1500, darunter 2 Europäer.

Die Verlängerung der Usambarabahn von Mombo, dem bisherigen Endpunkte, bis Buiko am Panganifluß wurde fertiggestellt und im Juli 1909 eröffnet. Die von Daressalam ins Innere führende Bahn war im Dezember 1907 bis Morogoro (209 km) eröffnet. Im Berichtsjahre ist die Weiterführung bis Tabora eifrig gefördert und die Strecke bis Kilossa dem Verkehr übergeben worden.

Über den bereits erwähnten Heckraddampfer „Tomondo" auf dem Unterlauf des Rufiji sind folgende Angaben von Interesse: Der in Deutschland erbaute, im Schutzgebiet zusammengesetzte Dampfer ist nur zum Schleppen bestimmt, bietet aber auch Raum zur Unterbringung einiger Passagiere. Er schleppt zwei eiserne Leichter längsseit, mit denen er bei der Probefahrt in ruhigem Wasser eine Geschwindigkeit von 5,29 kn erreicht hat. Die Fahrten gegen den Strom und mit vollbeladenen Leichtern ergeben allerdings nur eine Geschwindigkeit von 2,45 kn. Die Führung des Dampfers liegt in den Händen eines europäischen Maschinisten, während das übrige Personal aus Schwarzen besteht. Der Dampfer läuft alle Ortschaften und Plantagen am Unterlauf des Flusses an, und es ist auf diese Weise möglich, große Maschinenanlagen für die Pflanzungen nach dem Innern zu befördern. Rückfrachten waren vorläufig nur zur Zeit der Baumwollverschiffung vorhanden.

Die Dampfer der Gouvernementsflottille unterhalten eine regelmäßige monatliche Verbindung sowohl mit den Nord- wie mit den Südstationen der Küste von Daressalam aus. Als neuer Hafen ist zu Anfang 1909 Kilindoni auf der Insel Mafia hinzugetreten.

Die wirtschaftliche Entwicklung der Kolonie ist trotz der ungünstigen internationalen Handelslage eine günstige und stetige gewesen, und zwar trifft dies sowohl für die Kulturen der Europäer wie die der Eingeborenen zu.

Bei Beurteilung der Produktion der Eingeborenen muß man sich die wirtschaftliche Umwälzung vor Augen halten, die mit dem Ausbau der Verkehrswege eingetreten ist und mit ihrem weiteren Vordringen sich immer mehr bemerkbar machen muß.

Im größten Teil von Deutsch-Ostafrika beruht das Leben des Eingeborenen ähnlich wie das wirtschaftliche Leben in Europa während des frühen Mittelalters auf der Einzelwirtschaft, bei der sämtliche Bedürfnisse der Familie durch von ihr selbst gewonnene oder verfertigte Erzeugnisse gedeckt werden. Dies bezieht sich nicht allein auf die Ernährung und Unterbringung, sondern auch sehr häufig auf die Bekleidung und auf die Anfertigung der nötigen Geräte. Aus diesem Sachverhalt ergibt sich, daß der Neger im Innern in erster Linie seine Tätigkeit seinem Unterhalt und demjenigen seiner Angehörigen widmen muß und daß eine andere Beschäftigung für ihn nur insoweit in Betracht kommen kann, als es ihm die vorerwähnte Fürsorge gestattet. Unterläßt der Ackerbauer — die weitaus überwiegende Mehrzahl der ostafrikanischen Eingeborenen gehört diesem Stande an — einen genügenden Anbau der notwendigen Feldfrüchte, so hat er für sich und seine Angehörigen einen Nahrungsmangel zu befürchten, dem durch anderweitigen Erwerb zur Zeit meist nicht vorgebeugt werden könnte. Ein anderweitiger Erwerb könnte ihm zwar Geld verschaffen, aber für Geld kann er in der notleidenden Gegend keine Nahrungsmittel kaufen, und sie aus anderen Gegenden herbeizuschaffen, verbieten die unentwickelten Verkehrsverhältnisse. Die Nahrungsmittel würden zur Ernährung des Trägers, der sie herbeischafft, auf dessen Hin- und Rückweg verbraucht werden. Der Neger muß also zunächst seine Schamba bewirtschaften; er kann aber keine allzu große Fläche unter Kultur nehmen, denn er wüßte den zu großen Überschuß nicht zu verwerten. Er würde ihn gern verkaufen, es fehlt aber an Abnehmern. Einen großen Vorrat aufzubewahren verbieten die klimatischen Verhältnisse und die Insekten, gegen welche die häufig komplizierten Speicher der Eingeborenen nur einen unvollkommenen Schutz gewähren können. Tritt also nach günstiger Ernte ein Überfluß an Nahrungsmitteln ein, so legt sich der Neger im Innern zwar einen Vorrat an, er beschränkt ihn aber auf das Notwendige, da er große Mengen kaum würde aufbewahren können. Für dasjenige, was dann noch übrig bleibt, hat er im allgemeinen nur die Wahl zwischen Verderbenlassen und Pombebereiten. Selbstverständlich entscheidet er sich für das letztere, und der Europäer, der dann eine solche Gegend bereist, gerät in eine anscheinend berechtigte Entrüstung über die täglichen Pombegelage und über die Eingeborenen, die ihre Haupttätigkeit auf die Erzeugung der Materialien für Pombe verwenden, anstatt wirtschaftlich wertvollere Produkte anzubauen. Solange die Verkehrsmittel nicht den Austausch der verschiedenen Erzeugnisse sichern, muß der Eingeborene im Innern zunächst für seine und seiner Angehörigen Ernährung sorgen; für andere Zwecke kann er seine Arbeitskraft nur soweit aufwenden, als es ihm jene Fürsorge gestattet. Der Überschuß an Arbeitskraft dient nicht wie in vorgeschrittenen Ländern zur Befriedigung von notwendigen Bedürfnissen, sondern von Luxusansprüchen, die sich wohl allmählich einbürgern, aber immer noch im Notfalle durch eigene Tätigkeit ersetzt werden können, wenn auch in unvollkommener Weise.

Mit dem Fortschreiten der großen Verkehrsmittel beginnt hierin eine Änderung einzutreten. Von allen Bezirken, die von der Bahn durchschnitten werden, wird berichtet, daß die Eingeborenen ihre Schamben sehr erheblich vergrößern, weil sie guten Absatz für ihre Feldfrüchte finden. Sind die Eisenbahnen einmal in bevölkertere Gegenden eingedrungen, so wird zweifellos die bisher fehlende Arbeitsteilung sich auch im Innern Afrikas bemerkbar machen. Dann werden sich viele Neger dem Anbau anderer, nicht zur direkten Ernährung bestimmter Pflanzen zuwenden, sei es auf europäischen Plantagen, sei es auf eigenen Pflanzungen, denn für ihre Ernährung werden die anderen sorgen, welche dann ihre Feldfrüchte leichter absetzen und deshalb mit Nutzen ihre Schamben vergrößern können. Es werden sich auch gewisse Berufsstände herausbilden, die bisher eigentlich nur an der Küste vertreten sind. Viele zur Zeit als Luxus geltende Gegenstände müssen zu Bedürfnissen

werden, denn die Fähigkeit, sie selbst herzustellen oder zu ersetzen, wird verloren gehen. Die Befriedigung dieser Bedürfnisse wird sich der Neger aber nur durch seine Tätigkeit beschaffen können, und diese Tätigkeit muß um so intensiver werden, je unentbehrlicher ihm die Bedürfnisse geworden sind, im übrigen eine natürliche Entwicklung, wie sie wohl alle Länder durchgemacht haben.

Nur darf man nicht erwarten, daß eine wirtschaftliche Veränderung, die das Leben eines Volkes auf ganz anderer Grundlage, der Arbeitsteilung an Stelle der bisherigen Einzelwirtschaft, aufbauen soll, auf einmal oder gar noch früher eintritt, als ihre Vorbedingungen. Die Vorbedingungen sind aber die Verkehrswege. Nur wo diese in der Art eingerichtet sind, daß sie den Austausch der verschiedenartigen Erzeugnisse gestatten, kann die vorerwähnte Veränderung eintreten. Bis zu diesem Zeitpunkt muß die Einzelwirtschaft die Grundlage des wirtschaftlichen Lebens der Eingeborenen bleiben, denn nur sie allein sichert zur Zeit dem Eingeborenen im Innern seine Existenz.

Aus den angegebenen Gründen darf man sich auch nicht wundern, daß der Anbau von Baumwolle, auf den so große Hoffnungen für unsere Kolonien wie für unsere gesamte Volkswirtschaft gesetzt werden, nur äußerst langsame Fortschritte macht. Er hat zwar weitere Verbreitung gefunden, aber über den Ausfall der Versuche und die Einbürgerung der Baumwollkultur ist noch kein abschließendes Urteil möglich. Die Eingeborenen haben vielfach den Wert des Baumwollbaus erkannt, können aber vorläufig noch nicht eines gewissen Ansporns entraten. Haupterfordernis ist die Erzielung einer gleichmäßig guten Saat und Erforschung der Krankheiten und Schädlinge der Baumwollpflanzen. Eine befriedigende Vorwärtsbewegung ist nur bei den europäischen Großbetrieben zu verzeichnen. Für deren Rentabilität wird voraussichtlich die Frage ausschlaggebend sein, ob eine künstliche Bewässerung notwendig ist oder nicht.

Der Gesamthandel der Kolonie zeigt mit 36,7 Mill. ℳ eine geringe Zunahme gegen das Vorjahr, doch ist in der Ausfuhr eine Abnahme von 1,6 Mill. ℳ zu verzeichnen, wovon hauptsächlich der Verkehr über die englische Binnengrenze (Uganda) betroffen worden ist. Hier wird anscheinend nach dem plötzlichen Emporschnellen des Handels infolge Fertigstellung der Ugandabahn eine allmähliche Rückkehr zu normalen Verhältnissen eintreten. Sansibars Anteil am Gesamthandel hat um etwa 8 Prozent abgenommen, besonders infolge der geringen Menge des dorthin ausgeführten Elfenbeins. Sansibar verliert eben mehr und mehr seine Bedeutung als Umschlaghafen, je mehr die Küstenplätze ihre Einrichtungen vervollkommnen und je mehr der Verkehr sich den Dampfern zuwendet. Für den Seglerverkehr wird es dagegen noch für geraume Zeit seine Bedeutung behalten.

Von den Hafenplätzen nimmt in der Einfuhr Daressalam (mit 10,7 Mill. ℳ) bei weitem die erste Stelle ein; dann folgen Tanga (6,6 Mill. ℳ), Bagamoyo (2 Mill. ℳ), Pangani (1,2 Mill. ℳ) und Lindi (1,1 Mill. ℳ); nach dem Werte der Ausfuhr ist die Reihenfolge: Tanga 3,5, Pangani 1,4 und Daressalam 1,2 Mill. ℳ.

Der Dhauverkehr mit dem Auslande zeigte einen neuen Aufschwung (infolge Aufhörens der Quarantänemaßregeln), dagegen nahm er an der Küste weiter ab.

Der Karawanenverkehr in der Küstenzone mit dem Ausgangspunkt Bagamoyo geht mit dem Vordringen der Zentralbahn allmählich seinem Ende entgegen; er wird voraussichtlich ganz aufhören, sobald die Bahn Mpapua erreicht hat. Auf den Karawanenverkehr der Innenbezirke, der in der Hauptsache über Muansa nach der Ugandabahn geht, hat die Zentralbahn bisher keinen nennenswerten Einfluß auszuüben vermocht.

Kamerun.

Für die Besserung der hygienischen Verhältnisse spricht die Abnahme der Sterblichkeit der weißen Bevölkerung von 4,5 Prozent im Jahre 1903/04 auf 3 Prozent im Jahre 1908/09.

Der Bau der Bahn von Duala nach den Manengubabergen (amtlich als Nordbahn bezeichnet) ist im Berichtsjahr befriedigend fortgeschritten, so daß im September 1909 die Strecke bis km 108 in beschränktem Umfange dem Verkehr übergeben werden konnte. Die im Mai 1908 genehmigte Bahn von Duala über Edea nach Widimenge am Njong hat die Bezeichnung Mittellandbahn erhalten. Im Gegensatz zu der von einer Gesellschaft gebauten Nordbahn ist sie ein staatliches Unternehmen, der Bau wird jedoch von einer Privatfirma ausgeführt. Am Schlusse des Berichtsjahres war die Geländeaufnahme bis km 18 beendet. Die Frage der Verbindung des Hinterlandes der Batangaküste mit einem Seehafen, etwa Kribi (Südbahn), hat im Berichtsjahr noch keine Lösung gefunden.

In Duala wurde die Hafenkaimauer um 100 m verlängert und hier ebenso wie in Bonaberi eine neue Landungsbrücke für die Bahnhofsanlagen geschaffen. Mit dem Baggern der den großen Seedampfern den Zugang versperrenden Barre ist noch nicht begonnen

Die mit der Gouvernementsflottille in Verbindung stehende Reparaturwerkstatt (90 bis 100 Arbeiter) war das ganze Jahr hindurch reichlich beschäftigt und erzielte aus Arbeiten für Private eine Einnahme von 100 000 *M*, 30 Prozent mehr als im Vorjahre. Diese Zunahme ist darauf zurückzuführen, daß das Schwimmdock der Woermann-Linie dauernd, und zwar außer von Schiffen der eigenen Linie auch von spanischen und französischen Dampfern zu größeren Reparaturen in Anspruch genommen wurde.

In der produktiven Tätigkeit der Eingeborenen, die sich in erster Linie auf das Sammeln von Urprodukten (Kautschuk, Früchte der Ölpalme) erstreckt, ist eine Verschiebung nicht eingetreten. Der Bericht stellt fest, daß man bisher bei den landwirtschaftlichen Kulturbestrebungen Versuche mit importierten tropischen Nutzpflanzen zu sehr in den Vordergrund stellte und es dabei unterließ, die Landwirtschaft der Eingeborenen im notwendigen Maße zu fördern. Diesem Umstande wird es zugeschrieben, daß wir heute nur sehr geringe Unterlagen für die Kenntnis von der heimischen Landwirtschaft haben und daß anderseits auf den einzelnen Stationen ohne fachmännische Leitung Versuche mit allerlei Kulturen angestellt wurden, die, weil planlos und ohne Sachkenntnis ausgeführt, größtenteils erfolglos blieben. Um dies in Zukunft zu vermeiden, sind allen wichtigeren Stationen landwirtschaftliche Beamte beigegeben; wo solche nicht vorhanden sind, hat man die Versuche eingestellt. Um dem bei der Kautschukgewinnung betriebenen Raubbau nach Möglichkeit Einhalt zu tun, sind Kautschukinspektionsbezirke eingerichtet worden.

Unter den europäischen Unternehmungen nehmen die Kakao-Pflanzungen noch immer die erste Stelle ein; erheblich vermehrt wurde der Anbau von Kautschukpflanzen, von denen jedoch erst der geringste Teil in das ertragsfähige Alter gekommen ist.

Der Gesamthandel des Schutzgebiets erfuhr im Jahre 1908 einen starken Rückschlag; er blieb mit rund 29 Mill. *M* um 4,2 Mill. *M* gegen den des Vorjahres zurück, und zwar zum überwiegenden Teil in der Ausfuhr (um 3,7 Mill. *M*, d. i. 23,4 Prozent). Beteiligt waren am Gesamthandel Deutschland mit 74,57 Prozent (gegen 78,07 Prozent im Vorjahre), England mit 21,44 Prozent (19,81 Prozent).

Von den einzelnen Hafenplätzen hatte Duala noch eine geringe Zunahme im Werte des Gesamthandels zu verzeichnen (von 12,1 auf 13,2 Mill. *M*), wogegen

Kribi, das 1907 an erster Stelle stand, einen besonders starken Rückgang (von 13,9 auf 8,5 Mill. M) zeigte.

Von 163 Dampfern, die im Jahre 1908 den Hafen von Duala anliefen, fuhren 74 unter deutscher und 72 unter englischer Flagge. Im ganzen war gegen das Vorjahr eine Abnahme sowohl der Zahl wie des Tonnengehalts im Schiffsverkehr festzustellen, von der die deutsche Flagge stärker betroffen wurde als die englische.

Togo.

Die Verkehrseinrichtungen sind am 1. April 1908 von der Deutschen Kolonial-Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft gegen Zahlung eines jährlichen Mindestpachtzinses von 306 500 M in Betrieb genommen. Die Verlängerung der Landungsbrücke in Lome ist Anfang 1909 fertiggestellt; die Brücke ist nunmehr 355 m lang und hat zwei Ladebühnen von je 50 m Länge. Zwei neue Kräne von je 3 Tonnen Tragfähigkeit werden einen schnelleren Umschlagsverkehr ermöglichen. Mit der obengenannten Gesellschaft wurde vom Reichs-Kolonial-Amt ein Abkommen über die Ausführung der Vorarbeiten für die rund 175 km lange Bahnstrecke Lome—Atakpame und den Bau der ersten 75 km dieser Strecke (Lome—Game) getroffen. Die neue Bahn zweigt sich bei km 2,7 von der Inlandbahn (Lome—Palime) ab; die Herstellung des Unterbaues mit den erforderlichen Brückenbauten usw. ist im Gange. Die Genehmigung zur Weiterführung der Strecke von Atakpame nach dem ferneren Hinterlande, um die dort lebenden produktionswilligen Volksstämme durch einen billigen Verkehrsweg an den Weltmarkt anzuschließen, ist beantragt worden.

Immerhin haben die schon vorhandenen Verkehrswege (Eisenbahnen und ein umfangreiches Straßennetz) einen merklichen Einfluß auf die Entwicklung der Kolonie ausgeübt, so daß, abgesehen vom Kautschuk, der auch hier infolge der niedrigen Weltmarktpreise einen Rückgang aufweist, die Ausfuhr der Hauptprodukte (Palmöl, Palmkerne und Mais) eine beachtenswerte Zunahme zeigt. Der Ausfuhrwert betrug z. B. für: Palmkerne 1906 3,4 Mill. M, 1908 5,1 Mill. M; Palmöl 1906 0,5, 1908 1,4 Mill. M, obgleich sich neuerdings bei den Eingeborenen das Bestreben geltend macht, zum Maisbau überzugehen (Ausfuhr 1906 0,4 Mill. M, 1908 2 Mill. M). Die Aufbereitung der Produkte der Ölpalme, die noch überall in äußerst primitiver Art (Kochen in großen Tontöpfen, hierauf Stampfen in trichterförmigen, mit Steinplatten ausgekleideten Erdgruben) bewirkt wird, ist sehr mühsam und naturgemäß mit großen Verlusten verbunden; mit Einführung der maschinellen Aufbereitung wird sich eine wesentliche Steigerung der Produktion erzielen lassen.

Auch der Anbau der Baumwolle macht erfreuliche Fortschritte. Die Gesamternte des Schutzgebiets betrug im Jahre 1907/08 1690,9 Ballen (zu je 250 kg) gegen 1204,7 Ballen im Vorjahre.

Der Außenhandel Togos betrug 1908 15,4 Mill. M gegen 12,6 im Jahre 1907 und 10,6 Mill. M im Jahre 1906. Daran waren beteiligt Deutschland mit 59,6, afrikanische Nachbargebiete mit 24,5 und England mit 6,9 Prozent.

Deutsch-Südwestafrika.

Im Berichtsjahr ist auch im Süden des Schutzgebiets im allgemeinen wieder Ruhe und Frieden eingekehrt. Vor allem hat das freundnachbarliche Verhalten der Kappolizei, die in zwei Fällen dem Auslieferungsersuchen der deutschen Regierung nachkam, wesentlich zur Herstellung der Sicherheit in den Grenzgebieten beigetragen, da die Eingeborenen bisher glaubten, auf englischem Gebiet sicheres Asyl zu finden.

Die weiße Zivilbevölkerung stieg von 8213 auf 9410 Köpfe, zeigte also eine Zunahme von 1197; die gesamte farbige Bevölkerung, ausschließlich Amboland und Caprivizipfel, wird auf 63 000 Köpfe geschätzt.

Bemerkenswert ist die durch Verordnung des Reichskanzlers vom 28. Januar 1909 geschaffene Organisation der Selbstverwaltung des Schutzgebiets, für welche Gemeindeverbände in den wichtigeren Ortschaften und Bezirksverbände (die Bezirksräte zum Teil nur als beratende Organe) eingeführt sind, während zur Beratung des Gouverneurs ein Landesrat vorgesehen ist.

Ein besonderes Kapitel der Denkschrift ist den von der Schutztruppe neben der Erfüllung ihrer militärischen Aufgaben geschaffenen bleibenden Werten gewidmet. Nach Beendigung des Krieges bezogen die Truppen feste Standorte und waren zunächst damit beschäftigt, Wohn- und Wirtschaftsgebäude, Stallungen und Viehkraale zu erbauen und Wasser zu erschließen. Ferner sind zu erwähnen: Anlage von Staudämmen, Ausdehnung des Wegenetzes, durch die technischen Truppen insbesondere Fertigstellung der Bahn Lüderitzbucht—Keetmannshoop, Oberbau der neuen Strecke Seeheim—Kalkfontein, Umbau der Landebrücke in Lüderitzbucht, Planieren der Straßen, Bau eines massiven Steindammes, der Lüderitzbucht mit der Haifischinsel verbindet, Feldvermessung usw.

Die Zunahme der Farmbetriebe ist die gleiche geblieben wie im Vorjahre und erstreckte sich auch auf den Süden des Schutzgebiets. Auch die Viehwirtschaft stand im Zeichen des Fortschritts, insbesondere ist ein erhebliches Wachsen des Interesses an der Wollschafzucht festzustellen. Ein intensiverer Betrieb der Garten- und Feldwirtschaft in größerem Umfange ist im Schutzgebiet zur Zeit nur an verhältnismäßig wenigen Stellen möglich, da es an einer geregelten Bewässerung fehlt. Unter den Gartenkulturen gewinnt der Weinbau immer mehr an Bedeutung; die Feldwirtschaft wendet sich dem Tabakbau zu.

Einen bedeutenden Aufschwung hat der Bergbau, durch die zu Anfang des Berichtsjahres gemachten Diamantenfunde erfahren, und zwar nicht nur durch die Funde selbst, sondern auch durch das Interesse für die bergbauliche Erschließung des Landes, das sich in einer immer reger werdenden Schürftätigkeit im ganzen Schutzgebiete äußerte. Diese Tätigkeit wurde gegen früher entschieden fachmännischer gehandhabt, da eine große Anzahl berufsmäßiger Prospektoren ins Land gezogen wurde.

Die ersten Diamantenfunde wurden Anfang des Berichtsjahres von einem Eingeborenen bei km 16 der Lüderitzbuchtbahn gemacht; im Juni 1908 wurden die Funde bekannt, und nun entwickelte sich eine fieberhafte Schürftätigkeit, wobei der Fiskus sich zunächst durch Sperrung sämtlicher Gebiete mit Berggerechtsamen der Regierung und Belegung von Feldern im Gebiet der Deutschen Kolonialgesellschaft einen Anteil an den Diamantenfeldern sicherte. Die zunächst aufgefundenen Lagerstätten liegen in einem breiten Streifen, der sich von km 16 der Südbahn von Norden nach Süden bis zur Elisabethbucht hinzieht. Später fand man, daß der Wüstensand an der ganzen Küste bis hinab zum Oranjefluß an vielen Stellen, insbesondere den großen der Küste parallel laufenden Längstälern, diamantenführend war. Die Diamanten sind durchweg schön auskristallisiert und meist wasserklar; während bei Lüderitzbucht nur kleinere Steine bis zum Gewicht von 1 Karat gefunden wurden, liefern die südlicher gelegenen Lagerstätten durchschnittlich größere, vielfach auch mehrkarätige Diamanten. Die Gewinnung erfolgt auf die primitivste Art durch Sieben und Waschen.

Nachdem festgestellt war, daß die Lagerstätten auf Jahre hinaus lohnenden Abbau gestatten würden, wurde das gesamte Gebiet südlich des 26. Breitengrades gesperrt und im Wege der Erteilung einer Sondergerechtsame der Deutschen Kolonialgesellschaft vorbehalten, wobei auch dem Fiskus erhebliche Vorteile gesichert wurden. Der gesamte Diamantenhandel des Schutzgebiets wurde auf dem Verordnungswege zu einem Monopol der Regierung gemacht, dessen Ausübung einer unter der Firma

„Diamanten-Regie des Deutsch-Südwestafrikanischen Schutzgebietes" vereinigten Gruppe von deutschen Banken und Gesellschaften übertragen wurde.

Gewonnen wurden an Diamanten von August bis Ende Dezember 1908 39275 Karat im Werte von rund 1 Mill. ℳ, in den Monaten Januar bis Ende März 1909 53439 Karat für rund 1,5 Mill. ℳ.

Von den zahlreichen Bergwerksunternehmungen des Schutzgebiets verdient Erwähnung nur die Otavi-Minen- und Eisenbahngesellschaft, die 31295 Tonnen Kupfererz, 3478 Tonnen Kupferstein und 3020 Tonnen Blei zum Versand brachte.

Der Gesamthandel — einschließlich Regierungsgüter — betrug 1908 41 Mill. ℳ gegen 34 Mill. ℳ im Jahre 1907, weist also eine Zunahme von 7 Mill. ℳ auf, wovon allein 6,2 Mill. ℳ auf die Ausfuhr entfallen; ein deutlicher Beweis für die fortschreitende wirtschaftliche Erschließung des Schutzgebiets.

Unter den industriellen Unternehmungen sind an erster Stelle Brennereien, die Weintrauben, Mais und Kaffernkorn verarbeiten, zu nennen.

Der Denkschrift ist eine Abbildung der historischen Säule auf Kap Croß beigegeben, die an Stelle und nach dem Muster der alten, unter König Johann II. von Portugal im Jahre 1485 aufgestellten Säule im Jahre 1894 neu errichtet worden ist. Die Trümmer der alten Säule waren 1893 von S. M. S. „Falke" nach Deutschland gebracht worden.

Deutsch-Neu-Guinea.

Über das alte Schutzgebiet (Bismarck-Archipel, Salomons-Inseln und Kaiser Wilhelmsland) ist besonderes nicht zu berichten. Die Sicherstellung des Küstenverkehrs durch die Dampfer des Norddeutschen Lloyd, insbesondere die Schleppschiffahrt, die an der Blanchebucht, an der Nordküste der Gazellehalbinsel und in der Neu-Lauenburggruppe in Einfuhr und Ausfuhr etwa 7000 Tonnen Güter unentgeltlich bewegte, hat die Gründung weiter Pflanzungsunternehmungen begünstigt. Der Außenhandel dieses Teils des Schutzgebiets hat eine Verminderung von 0,6 Mill. ℳ (auf 4,8 Mill. ℳ) erfahren, an der Einfuhr und Ausfuhr nahezu in gleicher Weise beteiligt sind. Nur der Handel mit Australien hat eine Zunahme zu verzeichnen, eine Bewegung, die voraussichtlich einen weiteren starken Aufschwung erfahren wird, namentlich für den Bezug von frischen Lebensmitteln.

In der Entwicklung des gesamten mikronesischen Inselgebiets hat dagegen mit dem verflossenen Jahre ein neuer Abschnitt begonnen. Die Entdeckung großer Phosphatlager auf der Insel Nauru hatte zu weiteren Forschungen angespornt, mit dem Erfolge, daß auch unter den Palau, West-Karolinen und Marianen mehr oder weniger reiche Phosphatinseln entdeckt wurden, deren Ausbeutung jetzt begonnen hat. Die beiden bis jetzt bestehenden großen Phosphatunternehmungen, die deutsch-englische auf Nauru und die deutsche mit der Zentrale Angaur, geben dem deutsch-mikronesischen Inselreich eine Bedeutung, die noch vor wenigen Jahren niemand ahnte. Die Deutsche Südsee-Phosphat-Aktiengesellschaft Bremen mit einem Kapital von $4^1/_2$ Mill. ℳ hat die Ausbeutung der Phosphatfelder der Palaus im Februar 1909 begonnen, die erste Ausfuhr wird im kommenden Berichtsjahre stattfinden. Eine Telefunkenstation auf Angaur vermittelt den Verkehr mit Jap und den Anschluß an das dortige Kabel. Auf Nauru hat die Pacific-Phosphat-Kompagnie bedeutende Anlagen geschaffen, bestehend in Drahtseilbahnen, Schienengeleisen, Lagerräumen, Kanalisation, Wasserleitung und Wohnhäusern. Zur Verschiffung des Phosphats dient außer einer zweiarmigen Holzbrücke noch eine eiserne Ladebrücke. Auf beiden wird das Phosphat durch Lokomotiven angefahren und fällt in große Körbe auf schweren Booten, die die Beförderung zu den Dampfern übernehmen. Zur Benutzung der Schiffe sind große Bojen ausgelegt, deren Verankerung mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden

war, da die Insel mit einem ununterbrochenen Kranz steil abfallender Korallenriffe umgeben ist.

Obgleich auch die Kopraausfuhr zugenommen hat, werden die Zahlen des Außenhandels auch in diesem Jahre durch den Betrieb der Phosphatgesellschaft beherrscht. Hauptabnehmer für Phosphat war Australien mit 39319 Tonnen; es folgen Deutschland mit 6400 Tonnen, England mit 5300 Tonnen, Honolulu mit 4000 Tonnen. Natürlich hat auch der Schiffsverkehr Naurus, bei dem die norwegische Flagge sehr stark beteiligt war, entsprechend den oben angegebenen Ausführungen zugenommen.

Samoa.

Die Tätigkeit des Vulkans auf Sawaii dauert noch unverändert an; es wird vielfach angenommen, daß dadurch das Klima eine Veränderung erfahren habe, die sich durch verringerte Luftbewegung und vermehrte Gewitterregen äußert, was eine entschiedene Verschlechterung bedeuten würde.

Die Zahl der weißen Bevölkerung betrug am 1. Januar 1909 468 gegen 436 im Vorjahr; hierzu kamen 978 Mischlinge, 1123 Chinesen, 749 Melanesier (Kontraktarbeiter) und 33478 Samoaner.

Die weiter vermehrten Kokospalmen-Anpflanzungen ergaben eine gute Ernte; von den weißen Ansiedlern wurde die Kakaokultur weiter ausgedehnt. Die Fläche der ertragfähigen Kulturen hat im Berichtsjahre um die Hälfte zugenommen. Auch die Bestände der Kautschuk liefernden Pflanzen erfuhren bedeutende Erweiterung. Zur Hebung der Pferdezucht ist ein Rennplatz eingerichtet worden, der im kommenden Berichtsjahre eröffnet werden wird.

Der Gesamthandel (5,1 Mill. M) hat sich im Berichtsjahr gegen 1907 um 0,6 Mill. M vermehrt; bei der Einfuhr trat ein Rückgang um 0,3, bei der Ausfuhr eine Zunahme von 0,9 Mill. M ein. Während die Einfuhr von Australien und England um etwa 10 und 25 Prozent zurückging, hat sich die Einfuhr von Deutschland und China (infolge der Arbeitertransporte) um 5 und 15 Prozent gehoben.

W.



Die Entwicklung des Kiautschou-Gebiets im Jahre 1908/09.

Die vom Reichs-Marine-Amt herausgegebene Denkschrift über die Entwicklung des Kiautschou-Gebiets in der Zeit vom Oktober 1908 bis September 1909 gibt ein sehr anschauliches Bild der von der Kolonie im letzten Jahre gemachten Fortschritte, die um so bemerkenswerter sind, als die Krisis, die während der vorangehenden Jahre den Weltmarkt im allgemeinen und den Handel Ostasiens im besonderen beherrschte, auch noch auf das Berichtsjahr hinübergriff. Als reine Handelskolonie konnte sich Kiautschou mit seinem wachsenden Anschluß an den Weltverkehr den Wirkungen dieser Krisis nicht entziehen, die für China noch verstärkt wurde durch die Entwertung des Silbers und des Kupfergeldes. Der niedrige Silberkurs blieb allerdings auch noch während des Berichtsjahres bestehen, doch hatte er, wenn auch die Einfuhr erschwert wurde, eine außerordentliche Anregung des Ausfuhrgeschäfts zur Folge. Da ferner, im Gegensatz zum Vorjahr, die Ernte in der Provinz Schantung günstig ausfiel, so war das Exportgeschäft — auch infolge Preissteigerung der wichtigsten Artikel auf dem europäischen Markt — so lebhaft, wie schon seit längerer Zeit nicht mehr. Im allgemeinen kann man sagen, daß das Schutzgebiet die Handelsdepression der Vorjahre, von der es ohnehin weniger schwer und nachhaltig be-

troffen worden war als die anderen Stapelplätze des Ostens, leicht und in verhältnismäßig kurzer Zeit überwunden hat, gewiß ein Zeichen für die gesunde Grundlage auf der die Entwicklung der Kolonie aufgebaut ist. Daß das Vertrauen auf die günstigen Aussichten und die wachsende Bedeutung Tsingtaus als Handelsplatz auch von anderen Nationen geteilt wird, zeigt sich an dem Verhalten der chinesischen Kaufmannschaft gegenüber der jungen Niederlassung durch die Gründung einer chinesischen Handelskammer, ferner in der Einrichtung einer Zweigniederlassung der chinesischen Staatsbank und der Niederlassung von Vertretern hervorragender fremder Handelsfirmen.

Der geschilderten Gesamtlage entsprechend waren auch die Einzelergebnisse zufriedenstellend. Insbesondere hat der Handelsverkehr nicht nur den Rückschlag des vorhergehenden Jahres überwunden, sondern eine beträchtliche Zunahme auch dem bisher günstigsten Jahre (1906/07) gegenüber zu verzeichnen, wie aus der nachstehenden Übersicht über den Wert des Gesamthandels hervorgeht.

	1. Oktober 1906/07 Dollars	1. Oktober 1907/08 Dollars	1. Oktober 1908/09 Dollars
Gesamteinfuhr von Waren nichtchinesischen Ursprungs (ausschl. Materialien für Eisenbahn- und Bergbau)	27 239 943	21 449 510	25 463 680
Gesamteinfuhr von Waren chinesischen Ursprungs . .	9 208 650	9 838 927	13 106 771
Gesamtausfuhr	15 143 847	18 416 548	26 449 426
Zusammen	51 592 440	49 704 985	65 019 877

Rechnet man den mexikanischen Dollar zu 1,76 *M* (dem Durchschnittswert im Schutzgebiet im Berichtsjahre), so ergibt sich für den Gesamthandel für 1908/09 ein Wert von 114 434 984 *M*; zum Vergleich sei angeführt, daß der Gesamthandel aller sonstigen deutschen Schutzgebiete im Jahre 1908 einen Wert von 138 307 247 *M* erreichte. Unter den eingeführten Artikeln nehmen Baumwollene Waren und Baumwollgarne (im Werte von zusammen 16 113 944 Dollars) bei weitem die erste Stelle ein; dann folgen Papier (3 012 953 Dollars), Petroleum (2 276 647 Dollars), Anilinfarben (1 373 381 Dollars), Zucker (1 281 232 Dollars) und Zündhölzer (1 281 232 Dollars). An der Ausfuhr sind in erster Linie Strohborten (mit 10 089 824 Dollars gegen 6 644 100 Dollars im Vorjahre) und Erdnußöl (3 065 211 Dollars) beteiligt. Zunehmende Bedeutung gewinnt ferner die Ausfuhr von Erdnüssen, die im Berichtsjahre eine außerordentliche Steigerung erfahren hat (von 33 684 auf 2 592 968 Dollars). Dem Gewichte nach beträgt die Menge der ausgeführten Erdnüsse, die vielleicht dazu berufen sind, ein Stapelartikel für Kiautschou zu werden, schon rund 22 000 Tonnen, gegenüber etwa 5800 Tonnen Strohborten.

Die Zunahme des Verkehrs kommt ebenfalls zum Ausdruck in der Steigerung der Einnahmen des chinesischen Seezollamts, die im Jahre 1907/08 einen Rückgang um 9,8 Prozent erfahren hatten, im Jahre 1908/09 aber auf 1 099 278 Haikuan-Tael (gegen 877 727 Haikuan-Tael im Vorjahre), also um 25,2 Prozent gestiegen sind.

Die „Tsingtauer Werft", die mit dem 1. April 1909 eine neue finanzielle Organisation erhalten hat (vgl. „Marine-Rundschau", Februarheft 1909, S. 241), hatte nach Einrichtung auf dem neuen Werftgebäude am großen Hafen und nach Vervollständigung ihres Ausbaues eine erfreuliche Steigerung ihrer Leistungen zu verzeichnen, bei der insbesondere die Zunahme von Privataufträgen bemerkenswert ist. Um einen zuverlässigen Maßstab für die Bewertung der wirtschaftlichen Selbständigkeit des Betriebes sowie für die im Etat vorgesehene Bildung eines Rücklagefonds zu gewinnen, ist in Anlehnung an die bestehende kameralistische Buchführung eine kaufmännische Buchungs- und Rechnungsform eingeführt worden. Die Anzahl

der Arbeiter betrug durchschnittlich 1258. Das Schwimmdock war im Berichtsjahre von 35 Schiffen an 197 Tagen besetzt, d. i. 10 Schiffe und 29 Docktage mehr als im Vorjahre.

Was die Landverbindungen des Schutzgebiets anbelangt, so hat das Berichtsjahr erhebliche Fortschritte im Ausbau des Bahnnetzes im Hinterlande gebracht. Auf der Tientsin—Pukou-Bahn ist der Bau auf der nördlichen, aus Mitteln einer deutsch-chinesischen Anleihe herzustellenden Strecke so weit vorgeschritten, daß voraussichtlich im Frühjahr 1910 der Betrieb auf der Strecke Tientsin—Tetschau eröffnet werden kann. Auf den übrigen Strecken sind die Arbeiten im Gange, insbesondere wird demnächst mit dem Bau der mächtigen, nach deutschen Entwürfen und aus deutschem Material auszuführenden Hoangho-Brücke begonnen werden. Die deutsche Schantung-Bahn selbst weist eine beträchtliche Steigerung des Güterverkehrs auf, der von 418 269 Tonnen auf 649 685 Tonnen im Berichtsjahr gewachsen ist, und damit eine Zunahme ihres Überschusses von 1 532 993 auf 1 800 287 Dollars, so daß trotz des starken Sinkens des Silberkurses für das Kalenderjahr 1908 wiederum die Verteilung einer Dividende von $4^3/_4$ Prozent auf das Aktienkapital von 54 Mill. *M* möglich war. Der Personenverkehr hat zwar einen Rückgang erfahren, besonders bemerkenswert ist demgegenüber aber die Zunahme des Steinkohlenverkehrs von 15 891 Wagenladungen von je 15 Tonnen im Vorjahre auf 22 270 Wagenladungen im Berichtsjahre, die ihren Grund hat in der Steigerung der Fördermengen in den Kohlenfeldern bei Weihsien (Fangtse-Kohle) und im Poschan-Tal (Hungschan-Kohle). Die Förderziffern betrugen:

	Fangtse-Kohle	Hungschan-Kohle
1907/08 . . .	183 010 Tonnen	48 458 Tonnen
1908/09 . . .	287 460 „	123 700 „

Nach Tsingtau kamen im Berichtsjahre 95 970 Tonnen Fangtse-Kohle und 48 347 Tonnen Hungschan-Kohle; von letzterer wurden rund 12 000 durch Kriegschiffe genommen. Die Qualität der Hungschan-Kohle hat andauernd für moderne Schiffskesselanlagen mit künstlichem Zuge befriedigt. Für Feuerungen mit großer Heizfläche und schwachem Zuge hat sich auch die Fangtse-Kohle, besonders auf dem Schanghai-Markt, gut eingeführt. Das finanzielle Ergebnis der Schantung-Bergbau-Gesellschaft ist trotz alledem auch im letzten Geschäftsjahre noch erheblich verlustbringend gewesen, und zwar infolge der notwendigen kostspieligen Aufräumungs- und Abdämmungsarbeiten.

Im Schiffsverkehr ist im Gegensatz zum Vorjahre wieder eine nennenswerte Steigerung zu verzeichnen. Den Hafen von Tsingtau liefen 511 Schiffe mit 670 085 Registertonnen gegen 432 mit 519 292 Registertonnen im Jahre 1907/08 an. Das bedeutet eine Zunahme um 79 Schiffe mit 150 793 Registertonnen und — im Vergleich zu dem bisher günstigsten Jahre (1906/07) — ein Mehr von 17 Schiffen und 123 242 Tonnen. Von den Schiffen waren 2 Segler und 509 Dampfer; von letzteren fuhren 265 unter deutscher, 113 unter englischer, 68 unter japanischer, 36 unter chinesischer und 22 unter norwegischer Flagge. Es ist besonders bemerkenswert, daß große fremde Schiffahrtslinien begonnen haben, Tsingtau auf ihren direkten Fahrten nach Europa anzulaufen. Dies geschieht neuerdings regelmäßig durch Schiffe der größten englisch-ostasiatischen Linie, der Peninsular and Oriental Steam Navigation Co.; auch die Nippon Yusen Kaischa beteiligt sich in erhöhtem Maße an diesen direkten Fahrten. Nachdem damit die günstigen Aussichten, die der junge Handelsplatz auch den Schiffahrtslinien nach Europa bietet, überzeugend erwiesen sind, steht zu hoffen, daß auch die deutsche Reederei, der die Postdampferverbindung mit Ostasien obliegt, nicht länger zögern wird, den Hafen

in ihren Verkehrskreis zu ziehen. Bisher haben nur einzelne deutsche Postdampfer der Europa-Ostasienfahrt aus besonderem Anlaß Tsingtau berührt. Der durch Schiffe der Hamburg-Amerika Linie wahrgenommene direkte deutsche Frachtdampferverkehr von und nach Europa hat im Berichtsjahr zugenommen; dasselbe gilt von dem Verkehr mit Wladiwostok, wohin im letzten Jahre 43 Dampfer von Tsingtau abgefertigt wurden. Eine zunehmende Bedeutung gewinnt der Handel des Schutzgebiets mit den Vereinigten Staaten. Während im Berichtsjahre 1907/08 der Wert des Exports dorthin — vorwiegend Strohborten — 1 480 045 Dollars betrug, ist er im Jahre 1908/09 auf 2 288 576 Dollars, also um 55 Prozent, gestiegen.

Die nach mehrjähriger Unterbrechung im Jahre 1903 neu einsetzende Salzgewinnung hat in den letzten Jahren eine starke Steigerung erfahren. Während in China der ganze Salzhandel Regierungsmonopol ist und Salz daher auch nicht ausgeführt werden darf, waren Salzhandel und -gewinnung im Schutzgebiet von vornherein frei. Diesen Umstand haben zahlreiche Ortschaften benutzt, um auf dem zum Schutzgebiet gehörenden Wattlande Salztennen anzulegen. Das Salz wird durch Verdunsten von Seewasser gewonnen und geht nach dem Yangtse, nach Wladiwostok und Hongkong.

Über die höheren Unterrichtsanstalten der deutsch-chinesischen Hochschule und deren Bedeutung für China ist bereits an anderer Stelle dieser Zeitschrift berichtet worden. (Vergl. Dezember-Heft 1909 S. 1321.)

Nachdem über das Observatorium ein astronomischer Fachmann und ein großer Teil der Instrumentenausrüstung im Berichtsjahre an Ort und Stelle eingetroffen waren, konnte an die Durchführung der weiteren Aufgaben herangegangen werden. Der Wetter-, und Sturmwarnungsdienst hat bereits in diesem Jahre eine bedeutende Erweiterung erfahren, insbesondere haben die durch Funkspruch mitgeteilten Wetterberichte der in See befindlichen Schiffe des Kreuzergeschwaders zur Vervollständigung der Wetterkarten viel beigetragen.

Der Gesundheitszustand war befriedigend. Infolge der ungünstigen Witterung des Sommers ist die Zahl der Tsingtau besuchenden Badegäste etwas, wenn auch nur unwesentlich heruntergegangen (von 575 auf 537).

Die zur ersten Einrichtung des Schutzgebiets erforderlichen Bauten nähern sich ihrem Abschluß. Die Hafenanlagen einschließlich der Werft sind im wesentlichen bis auf die Nebenanlagen (Lagerhäuser, Eisenbahnanschlüsse, Geländebefestigungen) fertiggestellt; auch das neue Wasserwerk in Litsun ist in Betrieb genommen. Die zur Unterbringung der Besatzung erforderlichen Hochbauten sind in der Hauptsache fertiggestellt, so daß nunmehr sämtliche Mannschaften in massiven, angemessen ausgestatteten Kasernen wohnen. An wesentlichen Hochbauten sind zur Zeit nur in Ausführung die Christuskirche, das Observatorium (eine Stiftung des Verbandes deutscher Flottenvereine im Auslande) und die deutsch-chinesische Hochschule.

Die Aufforstungen konnten trotz eines außergewöhnlich dürren Frühjahrs mit durchaus befriedigendem Ergebnis fortgeführt werden. Sie vermochten auf diese Weise den Chinesen vor Augen zu führen, daß bei einem gewissen fortgeschrittenen Stande der Anpflanzungen auch lang anhaltende Trockenperioden ohne Schaden überwunden werden können. Die unbestreitbaren Erfolge des Forstamts Tsingtau haben denn auch vielfach zur Nachahmung angeregt, und insbesondere sind es die Schantung-Eisenbahngesellschaft und die Chinese Engineering and Mining Co., bei denen im Berichtsjahre Aufforstungen im großen Stil einsetzten, wobei sie ebenso wie zahlreiche andere chinesische Gesellschaften den Rat und das Pflanzungsmaterial der Forstverwaltung in Anspruch nahmen.

Der Gesamtbetrag der eigenen Einnahmen des Schutzgebiets im Berichtsjahre beläuft sich auf 2 399 000 *M*. Von dieser Zahl sind, um einen Vergleich mit den

Einnahmen des Vorjahres zu ermöglichen, Teilbeträge verschiedener Posten abzusetzen, die nicht Netto- sondern Brutto-Einnahmen darstellen (z. B. die Einnahmen der Werft und die Lösch-, Lade- und Lagerhausgebühren); die in Vergleich zu stellende Einnahmesumme betrug dann 1 712 580 *M* und bedeutete gegenüber der vorjährigen Einnahme eine rechnungsmäßige Steigerung um rund 19,5 Prozent. Mit Rücksicht auf den niedrigen Durchschnittskurs des mexikanischen Dollars (1,76 *M*) im Jahre 1908/1909 stellt sich das Verhältnis tatsächlich noch günstiger.

Die wesentlichste Steigerung der eigenen Einnahmen des Schutzgebiets ist durch die Neuregelung des gesamten Warenverkehrs im Hafen von Tsingtau, d. h. des Kajen- und Lagerhausbetriebes, erzielt worden (395 575 *M*, denen Ausgaben in Höhe von 82 708 *M* gegenüberstehen). Hierdurch ist eine finanziell wichtige Neuregelung in einer Form durchgeführt worden, die die berechtigten Wünsche der wirtschaftlich interessierten Handels- und Schiffahrtskreise in Einklang setzt mit den Interessen des Schutzgebietsfiskus und mittelbar des Reiches, dessen Zuschüsse für das Schutzgebiet damit vermindert werden. Bei der Aufstellung des Etats für das kommende Rechnungsjahr haben die eigenen Einnahmen schon mit einem Betrage angesetzt werden können, der die fortdauernden Ausgaben der Zivilverwaltung übersteigt. W.



Bestimmungen über den Aufenthalt von Schiffen in italienischen Kriegshäfen usw. zu Kriegszeiten.

Königliche Verordnung vom 20. August 1909 (Nr. 655).

Art. 1. Sobald ein befestigter Küstenplatz in Kriegszustand gesetzt werden soll, kann der Kommandant erforderlichenfalls den in der Verteidigungszone ankernden Krieg- und Handelsschiffen befehlen, in See zu gehen oder den Ankerplatz zu wechseln.

Die Schiffe, welche Befehl erhalten, auszulaufen, sind gehalten, innerhalb 12 Stunden nach Empfang dieses Befehls sich außer Schußweite der Befestigungen zu begeben. Den Schiffen, die innerhalb der gegebenen Zeit nicht in See gehen können, sollen alle Erleichterungen bewilligt werden, die mit der Sicherheit des Platzes vereinbar sind. Für die Ausführung des gegebenen Befehls können die Platzkommandanten alle Mittel anwenden, welche die Dringlichkeit des Falles erheischen.

Art. 2. In Kriegszeiten ist es bei Tage sowohl wie bei Nacht den Privatfahrzeugen und Booten neutraler im Kriegshafen ankernder Kriegschiffe durchaus verboten, ohne vorherige vom Festungskommandanten eingeholte Erlaubnis herumzufahren.

Italienische Handelsschiffe und solche verbündeter Nationen sowie neutrale Kriegschiffe, welche in den Gewässern eines befestigten Küstenplatzes ankern, dürfen nur bei Tage, vom Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang, mit dem Lande verkehren, und ihre Boote müssen sich auf dem direktesten Wege zu dem vom Festungskommando bestimmten Landungsplatz begeben.

Art. 3. Jedes Schiff, welches sich in Kriegszeiten bei Tage einem befestigten Küstenplatz nähert — sei es, um den Platz anzulaufen, sei es im Vorbeifahren in Sicht der Küstenwerke —, muß sich zu erkennen geben und darf sich seinem Ankerplatz nicht nähern, ohne vorher die ausdrückliche Erlaubnis des Festungskommandanten oder des Kommandanten der lokalen Hafenverteidigung erhalten zu haben.

Art. 4. Den italienischen und verbündeten Krieg- und Hilfsschiffen werden vom Marineministerium ganz geheime Vorschriften zugesandt werden, welche die Bestimmungen über Erkennungssignale und Annäherung an die Küstenplätze enthalten.

Art. 5. Italienische Handelsschiffe und Handelsschiffe verbündeter Staaten sowie neutrale Krieg- und Handelsschiffe müssen als Erkennungszeichen die Nationalflagge und ihren Namen nach dem internationalen Signalbuch gut sichtbar heißen.

Wenn sie einen Küstenplatz anlaufen wollen, so müssen sie auf einer Maximalentfernung von der Küste, die die Sichtbarkeit der Signale und Semaphore zuläßt (aber keinesfalls weniger als 5 sm), stoppen und an letztere die Bitte um Erlaubnis zur Annäherung richten. Diese besteht darin, daß außer dem Schiffsnamen das Lotsensignal oder das Signal „P D" des internationalen Signalbuchs, d. h.: „Ich bitte um Erlaubnis, in den Hafen einzulaufen", geheißt wird.

Art. 6. Die Semaphorstation des Platzes, die das Signal erhält, meldet es unter Beifügung des Schiffsnamens, der Entfernung, Peilung usw. sogleich dem Festungskommando. Wenn das Kommando ein Einlaufen des Schiffes für nicht angebracht hält, so läßt es durch dieselbe Semaphorstation das Signal machen U S X: „Ich bedaure, der Bitte nicht entsprechen zu können." Wenn das Kommando dagegen einverstanden ist, so schickt es einen Lotsen auf das Schiff, der es auf den Ankerplatz bringt. Es kann auch ein Offizier geschickt werden mit dem Auftrage, das Schiff näher zu besichtigen oder zu besuchen und ihm — je nach dem Ergebnis der Inaugenscheinnahme — das Einlaufen zu erlauben oder zu verweigern.

Die Festungskommandos setzen besondere Signale fest, durch die der zur Besichtigung abgesandte Offizier oder der Lotse den Semaphorstationen dringende und wichtige Mitteilungen machen kann. Je eines dieser Signale muß bedeuten, daß das Schiff einer Besichtigung unterzogen und daß der Lotse eingeschifft ist. In erster Linie muß aber das von Tag zu Tag sich ändernde und gut sichtbar zu heißende Signal festgesetzt werden, durch das Signalstationen und Hafenverteidigungsschiffen gezeigt wird, daß das Schiff die Erlaubnis zum Einlaufen erhalten hat und zu seinem Ankerplatz steuert.

Art. 7. Der Festungskommandant muß beurteilen, ob den im Artikel 5 bezeichneten Schiffen das Einlaufen zu gestatten ist oder nicht, und zwar mit Rücksicht darauf, daß ihre Anwesenheit in den Gewässern des Platzes den Gebrauch der Verteidigungsmittel nicht stört oder hindert. Deswegen muß er sich gegenwärtig halten,

a) daß ein Einlaufen bei Nacht verboten ist,
b) daß neutralen Schiffen, welche ein Einlaufen dringend nötig haben, erlaubt werden kann, an einem geeigneten Platz außerhalb der Sperren zu ankern,
c) daß er in zweifelhaften oder besonderen Fällen Befehle von dem Ministerium einholen kann, dem er untersteht.

Art. 8. Um diejenigen Schiffe, welche aus Unwissenheit oder mit Vorsatz gegen diese Bestimmungen handeln, aufmerksam zu machen, werden von den Semaphorstationen unter gleichzeitigem Abfeuern eines Schusses aus einer besonders bestimmten Batterie solche Signale nach dem internationalen Signalbuch geheißt, wie sie der Fall erfordert. Wenn dieser Anruf nicht genügt, um die Ausführung des Befehls zu erwirken, so wird 5 Minuten nach dem ersten Schuß ein scharfer Schuß 100 m vor dem Bug des Schiffes gefeuert. Zeigt sich dieses auch dann noch ungehorsam, so wird es beschossen.

Wenn Eile geboten ist, kann der Salutschuß wegfallen.

Art. 9. Das Marineministerium veröffentlicht eine Liste der befestigten Küstenplätze und anderer Häfen, auf welche sich die Anwendung dieses Dekrets erstreckt. Es sind dies folgende Plätze: Altare-Vado, Genua, Spezia, Monte Argentario, Gaeta, Maddalena, Messina, Tarent, Ancona, Brindisi, Porto Corsini, Venedig.



In der Liste sind die Ankerplätze und Küstenstriche, die zum Bereich der Festungen und Häfen gehören, sowie die Semaphorstationen, welche die in den Artikeln 5, 6 und 8 besprochenen Signale machen oder annehmen, aufgeführt.

Art. 10. Das Königliche Dekret vom 21. April 1895 Nr. 322, welches das Anlaufen von Kriegshäfen und den Aufenthalt in ihnen zu Kriegszeiten für Schiffe regelte, ist aufgehoben.



Zeitschriftenschau.

Das Januarheft des „Journal of the Royal United Service Institution" bringt einen Vortrag eines Mr. H. F. Wyatt über das Thema **„England's Threatened Rights at Sea"** mit anschließender Diskussion. Wer einmal die Ansichten der in England nicht unbedeutenden Partei der extremsten Gegner einer internationalen Regelung des Seekriegsrechts und die Beweise, die die Anhänger dieser Partei mit einem geradezu bewundernswerten nationalen Selbstbewußtsein vorbringen, kennen lernen will, dem kann die Lektüre dieses Vortrages nur empfohlen werden. Er ist von Anfang bis zu Ende ein Klagelied über den Verlust der „natürlichen Rechte" Englands, einerseits durch die Zustimmung zur Pariser Deklaration von 1856, die ein Aufgeben derjenigen Anschauungen bedeute, die zu Englands Vormachtstellung auf den Meeren geführt haben, anderseits durch die Bereitwilligkeit der englischen Regierung, in weitere Verhandlungen über die internationale Regelung des Seekriegsrechts einzutreten, wie sie im Verlaufe der Londoner Konferenz von 1909 klar hervorgetreten sei. Unter dem alten System des uneingeschränkten Seebeuterechts sei „die Kriegszeit für die englische Flotte stets die Erntezeit für die englische Handelsmarine" gewesen. Wäre das noch heute so, dann würde der englischen Nation eine Gelegenheit offen stehen, im Falle eines Krieges mit Deutschland oder Deutschland und Österreich zusammen den verhaßten und unbequemen wirtschaftlichen Gegner in der gleichen Weise unschädlich zu machen, wie früher Frankreich und Holland. Nachdem der Vortragende seinen Standpunkt so mit uneingeschränkter Deutlichkeit klargelegt hat, klingt die sanfte Note der Humanität und der internationalen Gerechtigkeit an. Der Möglichkeit freiester Anwendung unblutiger Kriegsmittel, wie die Wegnahme feindlichen Eigentums, stehe heute, vertreten durch die Pariser Deklaration und die Londoner Konferenzbeschlüsse, die Doktrin der reinblutigen Führung des Krieges, Überwältigung der feindlichen Macht durch ihre Vernichtung, gegenüber. Es sei schwer, „eine ungeheuerlichere und unmoralischere Doktrin" zu finden. Ferner widerspreche es dem Gebote der internationalen Gerechtigkeit, einem Neutralen zuzugestehen, unter dem Schutze des Gesetzes Waren einer kriegführenden Macht zu verschiffen und ihr dadurch zu helfen. Hierum und nicht um die Beeinträchtigung des neutralen Handels durch kriegerische Operationen drehe sich die ganze Frage. Was die Londoner Konferenzbeschlüsse anbelange, so müsse er vor allem der Schaffung eines internationalen Prisengerichts im allgemeinen und im besonderen der Erklärung von Nahrungsmitteln als relative Kriegskonterbande entgegentreten. Die kontinentalen Mächte hätten dabei alle Vorteile eingeheimst, während England allein benachteiligt sei. In der Darstellung werden alle einschränkenden Abmachungen übergangen und die Sache so dargestellt, als ob die relative Kriegskonterbande ohne

weiteres mit Beschlag belegt werden könnte. Dazu komme noch das Fehlen aller Bestimmungen über die Umwandlung von Handelsschiffen in Kriegschiffe. Zwischen einem im Kriegsfall armierten deutschen Handelsdampfer und einem Kaper bestehe prinzipiell kein Unterschied. Die Anerkennung und die Ratifikation der Londoner Konferenzbeschlüsse bedeute für England nationalen Selbstmord. Sich von allen einschränkenden Bestimmungen auf dem Gebiete des Seekriegsrechts, auch von denen der Pariser Deklaration, frei zu machen, müsse jetzt vornehmste Aufgabe des Landes sein. Im Verlaufe der Diskussion werden von den meisten Rednern im allgemeinen die gleichen Ansichten vertreten. Besonders erwähnenswert ist vielleicht die Anschauung Mr. Gibson Bowles, daß es Englands Bestreben sein müsse, den Neutralen, soweit irgend möglich, überhaupt jedes Recht zu nehmen; nur Professor J. Westlake (Cambridge) tritt für die internationale Regelung des Seekriegsrechts ein und weist überzeugend nach, daß die Erklärung von Nahrungsmitteln als relative Kriegskonterbande insofern einen ausgesprochenen Vorteil für England bedeute, als sie der früher möglichen Willkür in der Behandlung gerade dieser wichtigen Frage ein Ende mache. Daß in der Angelegenheit der Umwandlung von Handelsschiffen in Kriegschiffe während eines Krieges keine Einigung erzielt sei, bedeute für England ebensowenig einen Nachteil, da ihm jetzt jede Entschließung freistehe. Schließlich widerlegt er noch die ungeheuerliche Äußerung Mr. Wyatts, daß im Kriegsdienst stehende Handelsschiffe Kapern gleich zu achten seien, indem er auf den großen Unterschied der Kriegführung im Auftrage einer bewaffneten Macht ohne jede Aussicht auf materiellen Vorteil einerseits und der Kriegführung des Kapers anderseits hinweist. Er schließt mit der Hoffnung, daß die Londoner Konferenzbeschlüsse ratifiziert werden möchten.

Im Februarheft der United Service Magazine beschäftigt sich Lieut. A. C. Dewar in einem **„Naval Strategy and the Forth and Clyde Canal"** überschriebenen Artikel mit der Frage der strategischen Bedeutung des Forth-Clyde-Kanals. Er prüft den Wert des Kanals in der Hauptsache vom Gesichtspunkte der Zeitersparnis gegenüber einer Fahrt durch den North Channel, also nördlich um England herum, oder aber vom Südosten Englands aus gegenüber der Fahrt entlang der Süd- und Westküste. Der Hauptwert würde der sein, daß der Forth-Clyde-Kanal Rosyth mit den Schiffbau-Zentren des Clyde direkt verbinden würde. Für eine solche direkte Fahrt berechnet Dewar eine Fahrtdauer von $13^1/_2$ Stunden für ein einzelnes Schiff. Mit der Entfernung des Ausgangspunktes von Rosyth schwindet der zeitliche Vorteil, den die Kanalroute bieten kann, immer mehr und mehr. So beträgt die Ersparnis für eine bei Cromarty liegende Flotte bei 15 kn Marschgeschwindigkeit in freiem Wasser nur etwa 6 Stunden, von den Orkneys aus sind die Fahrzeiten etwa die gleichen. Von einem Punkte 180 sm östlich des Firth of Forth wird die Fahrzeit gegen 42 durch den North Channel auf $31^1/_2$ Stunden verkürzt, von einem Anfangspunkt des Marsches 100 sm östlich Hull ist der Weg nach dem St. George-Kanal entlang der Süd- und Westküste schon um $11^1/_2$ Stunden kürzer, als der durch den Forth-Clyde-Kanal. Für einen Verband werden die Zeiten für den Weg durch den Kanal wegen des längeren Aufenthaltes beim Durchschleusen noch ungünstiger, so daß ein größerer Verband zeitliche Vorteile nur dann genießt, wenn er ganz in der Nähe der Einfahrt des Firth of Forth oder des Forth of Clyde steht. Für den Fall eines Krieges gegen eine östliche Macht in der Nordsee ließen sich kaum Fälle denken, in denen der Kanal gebraucht werden würde. Wäre ein Feind, den man festhalten wolle, auf der Fahrt nördlich um England herum, so würde eine englische Flotte ihn direkt verfolgen, um etwa zurückbleibende Schiffe abzufangen. Mit der Bedeutung des Kaiser Wilhelm-Kanals wäre die des Clyde-Kanals gar nicht zu vergleichen. Zum Schluß wendet sich der Verfasser gegen die Behauptung, daß die

Anlage des Hafens von Rosyth wegen der ungeeigneten örtlichen Verhältnisse ein Fehlgriff gewesen sei. Die Forth-Brücke zu sprengen sei schon ein technisches Meisterstück, die Trümmer würden außerdem wegen der Wassertiefe zur Sperrung nicht ausreichen. Sie mit Artillerie einzuschießen wäre eine beinahe aussichtsloses Unternehmen, da das schießende Schiff etwa 12 sm von der Brücke ab liegen müsse, wenn man es überhaupt so nahe herankommen lassen würde. Die ganze Bedeutung des Kanals schrumpfe zu der einen wenig bedeutungsvollen Tatsache zusammen, daß die Fahrtdauer vom Firth of Forth nach dem Clyde für ein Schiff von 33 Stunden auf $13^1/_2$ Stunden verkürzt werden könne.

In demselben Heft beschäftigt sich ein mit „Gitche Gumee" gezeichneter Artikel **„The Nucleurs Crew System"** mit den Vor- und Nachteilen der Ein- und Durchführung des sogenannten Nucleus Crew-Systems der englischen Flotte. Als Hauptvorteil bezeichnet der Verfasser die erhöhte Kriegsbereitschaft gegenüber dem früheren System der Extreme — Schiffe entweder im Dienst oder außer Dienst, letztere nicht vor einem Monat nach Bekanntgabe des Mobilmachungsbefehls verwendungsbereit. — Die Stammbesatzungen, so führt der Artikel aus, bilden jetzt im allgemeinen ein geschlossenes Ganzes, dessen einzelne Teile nach Möglichkeit auf einander eingearbeitet sind. Besonders wichtig sei das in bezug auf die immer schwieriger werdende artilleristische Feuerleitung. Die Vermehrung der Stammbesatzungen auf $^3/_5$ des Etats und die dieser Vermehrung folgende Einführung der Nachtfahrten seien von großer Bedeutung für die Bereitschaft der Schiffe gewesen. Die kritische Periode der Verminderung der aktiven Indienststellungen zugunsten der Reserve-Formationen, besonders im Auslande, sei jetzt überwunden. Wenn man auch versucht habe, durch Gewährung besonders vorteilhafter äußerer Bedingungen die artilleristischen Leistungen der Schiffe mit Stammbesatzungen, die recht gut gewesen seien, künstlich in die Höhe zu treiben, um die Daseinsberechtigung des Systems der Reserveformationen zu beweisen, so sei es doch nicht mehr als recht und billig, wenn man den Schiffen die gleichen günstigen Bedingungen zugestanden habe, wie den Schiffen im Auslande, die bezüglich der Witterung besser gestellt seien, als die Schiffe in den heimischen Gewässern. Eine jüngst vorgenommene Verringerung der Zahl der Auffüllungsmannschaften habe allerdings ein wenn auch unbedeutendes Sinken der Ergebnisse mit sich gebracht. Es bestehe jetzt tatsächlich Personenmangel. Die Schuld hieran treffe aber das Kabinett, nicht die Admiralität. Eine auffallende Erscheinung sei die Verminderung der Kenntnisse in Seemannschaft, besonders Segeln und Rudern, was vielleicht auf das System zurückzuführen sei. Als offenbarer Nachteil müsse die ungleichmäßige dienstliche Beanspruchung bezeichnet werden, das Zusammendrängen der Übungen auf kurze Perioden, denen dann nicht immer die Ruhe an Land folge, wo die Leute oft zur Arbeit verteilt würden, eine Art des Dienstes, die die Disziplin lockere und Mißmut erzeuge. Der häufige Kommandowechsel, besonders unter den überzähligen Aushilfsmannschaften, schaffe eine störende Unstetigkeit der Verhältnisse. Das Zusammenbleiben der Schiffsbesatzungen bestehe mehr in der Idee als in der Wirklichkeit. Eine recht wünschenswerte Verbesserung des Systems würde dadurch geschaffen werden, daß man den Stab der Artilleriebefehlsübermittler vollzählig mache. Hier stehe oft noch nicht der rechte Mann am rechten Platze, und das beeinträchtige die Kriegsbereitschaft. An diese Verbesserung könne man aber erst denken, wenn genügend Personal vorhanden sei.



Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

Deutsche Rangliste, umfassend das gesamte aktive Offizierkorps der Deutschen Armee und Marine und seinen Nachwuchs nach dem Stande vom 26. November 1909. — Verlag von Gerhard Stalling, Oldenburg i. Gr. — Preis in starkem Kartonumschlag 2,75 *M*, in Leinenband 3,50 *M*.

Das Erscheinen der „Deutschen Rangliste" im dritten Jahrgange beweist, daß dieses Buch einem Bedürfnis begegnet. Der Unterschied gegen die bei E. S. Mittler & Sohn erscheinenden amtlichen Ranglisten besteht hauptsächlich darin, daß die Offiziere des Beurlaubtenstandes, bei der Marine auch die Deckoffiziere, und ferner alle Angaben über Orden und Ehrenzeichen fehlen. Bei der Marine ist außerdem die Altersliste durch den Zusatz der betreffenden Zeitangaben neben den auf diese Weise nur einmal vorkommenden Namen ersetzt. Hiernach vermag die „Deutsche Rangliste" zwar die amtlichen Verzeichnisse nicht zu ersetzen, sie scheint aber doch dem Bedürfnis weiter Kreise zu entsprechen, wozu auch der erheblich billigere Preis das Seinige beitragen mag.

Die Luftschiffahrt nach ihrer geschichtlichen und gegenwärtigen Entwicklung. Von A. Hildebrandt, Hauptmann a. D., vorm. Lehrer im Königl. Preuß. Luftschiffer-Bataillon. Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage. — Preis gebunden 12 *M*.

Hauptmann Hildebrandts Buch, dessen erste Auflage uns leider entgangen ist, umfaßt, nicht eigentlich volkstümlich, aber doch für den Laien gut lesbar, das gesamte Gebiet der Luftschiffahrt geschichtlich, technisch und nach den Gesichtspunkten, wie die Luftschiffe berufen sind, unsere Kenntnisse zu erweitern und militärisch sowie in anderen Beziehungen sich nutzbar zu erweisen. Hierhin gehört ganz besonders das Kapitel vom Photographieren aus dem Ballon, dessen ersten Erfolg auf dem Gebiete der Farbenphotographie das Titelbild des Buches zeigt. Die Darlegungen über das Lesen derartiger Photogramme, über ihre Auswertung zu kartographischen Zwecken und die Schilderung der höchst sinnreichen Apparate für die Luftphotographie und der verschiedenen Methoden, diese auch durch unbemannte Ballons, durch Drachen und selbst durch Brieftauben in die hohen Luftschichten zu führen, bieten ganz besonderes Interesse. Ein Kapitel über das Luftschifferrecht und dessen bisher noch unerfüllte Forderungen schließt das Werk. Mit seinen 292 instruktiven Abbildungen bildet das Buch eine sehr wertvolle Bereicherung der vorhandenen Literatur, die für jedermann, u. a. aber auch für die heranwachsende Jugend, eine erwünschte Belehrung bieten würde.

Erdmann, G. A. **Zwei Grundfragen der deutschen Flottenpolitik.** — Verlag von Gerhard Stalling, Oldenburg i. Gr., und Verlag des Deutschen Offizierblattes. — 1,50 *M*.

G. A. Erdmann erörtert die beiden Thesen „modernster" Marinepolitik, die das Linienschiff durch das Unterseeboot ersetzen möchten und in einer Verständigung mit England über Art und Umfang der deutschen Flottenrüstung das Heilmittel für die Nervosität erblicken, die im Hinblick auf die Zukunft an manchen Stellen Platz gegriffen hat. Es steht uns nicht an und ist auch nicht unsere Absicht, hierzu in



irgend einer Richtung Stellung zu nehmen, wohl aber empfehlen wir Erdmanns herzhaft vorgetragene und gut durchgeführte Erörterungen der Aufmerksamkeit auch unseres Leserkreises, wenn auch die Thesen als solche für ihn nicht die Bedeutung haben wie für ein durch seine Zeitungslektüre vielleicht unsicher gewordenes Laienpublikum.

Die Unterseekabel. Von Dr. A. Röper. Mit 1 Karte. (Wirtschafts- und Verwaltungsstudien mit besonderer Berücksichtigung Bayerns. Herausgegeben von Georg Schanz. Bd. 38.) — A. Deichert'sche Verlagsbuchhandlung Nachf. (Georg Böhme), Leipzig. — 6 *M*, gebunden 7 *M*.

Hauptmann a. D. Röper, bekannt durch seine wirkungsvolle Tätigkeit im Deutschen Flottenverein, hat sich, wie er in der Vorrede des obigen Buches berichtet, noch nachträglich entschlossen, seinen Doktor zu machen und hat als Dissertation das Thema der Unterseekabel gewählt. Er hat sich damit ein für einen Doktoranden nicht eben häufiges Verdienst erworben, denn wenn auch über die Kabel eine verhältnismäßige umfangreiche Literatur vorhanden ist, so ist doch wenigstens uns bisher kein Buch bekannt, das die gesamte Materie, so wie hier geschehen, kurz und bündig und dabei in dieser Vollständigkeit zusammenfaßt. Das Buch behandelt nach einer geschichtlichen Einleitung die gesamte Technik des Kabelwesens einschließlich der Kostenfrage. Es folgen die Unternehmerformen, wobei insbesondere die Vor- und Nachteile der Subventionierung behandelt werden. Hieran schließt sich eine Erörterung der Vorteile eines ausgedehnten Kabelnetzes und die zur Erreichung solcher eingeleitete Politik der einzelnen Staaten; Englands Voranschreiten und die durch die rücksichtslose Ausnutzung seines Monopols hauptsächlich herbeigeführte Tätigkeit der übrigen Regierungen, in deren Reihe nunmehr auch Deutschland einen beachtenswerten Platz einnimmt. Der folgende Abschnitt bespricht die internationale Regelung des Kabelwesens und der Kabelgebühren, wobei auch die rechtliche Behandlung der Kabel und der ihnen zustehende völkerrechtliche Schutz zur Sprache kommen. Mit Recht wird betont, daß hier Theorie und Praxis in Widerstreit begriffen sind, und eine frühere Besprechung der „Marine-Rundschau" zitiert, wonach ein reales und nicht nur durch Strandbatterien unterstütztes Vorgehen wirkungsvoller sein wird als Zukunftsideale. Das Schlußkapitel bilden die Fernsprechseekabel und die Einwirkungen der Funkentelegraphie, die keinesfalls in der Lage sein wird, erfolgreich mit den Kabeln zu konkurrieren. So umfaßt das Buch alle einschlägigen Fragen und ist ebenso zu einer vollständigen Information wie als Nachschlagewerk geeignet. Aus der Sammlung, die das Buch aufgenommen hat, besprachen wir vor längerer Zeit eine allgemein interessierende Arbeit von Pernwerth v. Bärnstein: „Die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee" — „Marine-Rundschau" 1906, Seite 766" —, die übrigen Veröffentlichungen behandeln zumeist speziell bayerische Fragen.

Kriegsgeschichtliche Einzelschriften. Herausgegeben vom Großen Generalstabe. Heft 45/46. Aus dem russisch-japanischen Kriege 1904 bis 1905. 5.: Die Schlacht am Schaho. — Berlin 1909. E. S. Mittler & Sohn. — 8,— *M*.

Das neue, vorliegende Heft zeigt dieselben Vorzüge wie die bisherigen, sorgfältige und gründliche Forschung, klare und übersichtliche Darstellung, vortreffliche, kritische Betrachtungen und ein hervorragendes Kartenmaterial. Die Mängel der russischen Führung, insbesondere die mangelhafte Befehlsführung und die Vermischung der Verbände, treten deutlich als die Hauptursache des Verlustes der Schlacht hervor. Zwar wurde von den Japanern ein entscheidender Sieg, eine Vernichtung des Gegners, nicht erreicht, aber das moralische Übergewicht über die Russen wurde erneut dargetan und endgültig besiegelt.

Was müssen unsere Kaufleute, Reeder und Kapitäne vom Seekriegsrecht wissen? — Hamburg, bei Eckardt & Messtorff. — Preis 40 Pf.

Der vorliegende Sonderabdruck aus der nautischen Zeitschrift „Hansa" gibt, aus der Feder eines Marineoffiziers stammend, zumeist in der Form knapper Stichworte Auskunft über die Fragen der Neutralität, des Seebeuterechts der Konterbande, der Blockade, des Anhaltens und Visitierens usw. So ist das Heftchen auch über den Kreis hinaus, für den es bestimmt ist, geeignet, als Belehrungsmaterial über einen wichtigen Gegenstand zu dienen, der die öffentliche Aufmerksamkeit noch in jüngster Vergangenheit in hohem Maße in Anspruch genommen hat.

Ostfrieslands Handel und Schiffahrt im 16. Jahrhundert. Von Dr. Bernhard Hagedorn. Band III der Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte. Herausgegeben von Dietrich Schäfer. — Berlin 1910, bei Carl Curtius.

Die beiden ersten Bände obiger Sammlung — „Brügges Entwicklung usw." und „Die Niederländer im Mittelmeergebiet" — wurden im Jahrgang 1909, Seite 374, besprochen. Der neue Band handelt in der Hauptsache von den Schicksalen Emdens, das alle Vorteile des Neutralen ausnutzen konnte, ohne damit freilich zugleich die Gunst der geographischen Lage der großen Handelsstätten der Niederlande für sich zu gewinnen. Wie alle politische und Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters zeigt auch die von Dr. Hagedorn geschilderte Periode nirgends große Gesichtspunkte. Kleinliche Interessenpolitik überwiegt vielmehr überall und läßt die Handelsherren wie die Fürsten zu keiner Zeit über die allernächsten Ziele hinwegschauen. Die größeren Geschehnisse ziehen gleichwohl auch in diese engen Beziehungen ihre Kreise, und gerade hieraus ergibt sich, daß Emden des öfteren hoffen konnte, größeren Einfluß, namentlich in seinen Beziehungen zu England, zu erreichen. Abgesehen davon gewährt auch dieses Buch wie seine beiden Vorgänger einen ganz vortrefflichen Einblick in die Lebensverhältnisse des geschilderten Zeitalters und in die Maßstäbe, nach denen für jene Zeit der Verkehr und die Handelsbeziehungen gemessen werden müssen. So beruht das Interesse an diesen Forschungen gleicherweise auf dem politischen, dem wirtschaftlichen und kulturellen Gebiet. Abgesehen von ihrem wissenschaftlichen Wert, sind sie geeignet, den Leser, der sich für Fragen dieser Art allgemein interessiert, eine Reihe von Stunden hohen Genusses zu gewähren.

Die von Oberleutnant a. D. Franz Kolbe in Berlin-Schöneberg herausgegebene **„Koloniale Zeitschrift"** erscheint im XI. Jahrgang. Ungefähr im Format der „Flotte", mit Abbildungen haushälterisch, bringt das in jährlich 24 Nummern erscheinende Blatt gutgeschriebene Abhandlungen über politische, wirtschaftliche und kulturelle Fragen, eine Umschau, eine Zeitungsschau sowie Bücherbesprechungen. Das beigefügte Annoncenmaterial weist auf einen größeren Leserkreis hin. Abonnementspreis für das Jahr 12 M. Geschäftsstelle: Berlin W_{30}, Neue Winterfeldstraße 3a.

Staats- und Bürgerkunde in Einzeldarstellungen. I. Die Begründung des Deutschen Reiches. II. Die Verfassung des Deutschen Reiches. Von E. v. Liebert, M. d. R. — Berlin, Vossische Buchhandlung. — Preis des Heftes 30 Pf.

Ähnlich wie der Verband des Windthorstbundes für die ihm nahestehenden Kreise — siehe u. a. Marine-Rundschau 1909, Seite 126 —, hat nunmehr die Gruppe im politischen Leben, der General v. Liebert angehört, es unternommen, in knappen Leitfäden Aufklärung über die wichtigsten Fragen zu schaffen, die zur Beurteilung der Verhältnisse in der Gegenwart notwendig sind. Vier weitere Hefte,

darunter u. a. „Heer und Flotte“ von Liebert, sind angekündigt. Es ist hervorzuheben, daß die Darstellung der beiden vorliegenden Hefte sich größter Objektivität befleißigt und daß ein Hervorkehren des persönlichen Standpunktes des Verfassers durchaus vermieden wird. Die Hefte sind deshalb als Belehrungsmittel über die betreffenden Gegenstände besonders gut geeignet. Der sehr billige Preis wird ihre Massenverbreitung fördern.

Zur Seepolitik Österreichs im Interesse seiner Volkswirtschaft. Von K. u. K. Kontreadmiral der Reserve Géza Dell'Adami. Herausgegeben vom österreichischen Flottenverein. — Wien 1909. Manzsche Hof- und Universitäts-Buchhandlung. — Preis 1,20 Kr.

Der österreichische Flottenverein legt sein Schwergewicht mehr auf wirtschaftliche als politische Fragen. Dem entspricht der Inhalt des vorbenannten Heftes, das sich im einzelnen mit folgenden Thematen beschäftigt: „Zur Revision des Unterstützungsgesetzes für unsere Handelsmarine im Hinblick auf die Tauernbahn“ und „Die Austro-Americana und die Notwendigkeit eines Gesetzes zur Regelung unserer Auswanderung“. Daraus ergibt sich, daß der Verfasser speziell österreichische Fragen behandelt, so daß für uns ein Hinweis an dieser Stelle genügt, unbeschadet des Umstandes, daß seine Darlegungen des allgemeineren Interesses keineswegs entbehren.

Das vom Kolonial-Wirtschaftlichen Komitee — Berlin, Unter den Linden 43 — herausgegebene **Kolonial-Handels-Adreßbuch** liegt im 14. Jahrgang vor. Dem Buche sind Karten in Buntdruck von den Kolonien sowie Eisenbahn- und Bergbaukarten von Deutsch-Südwest- und Deutsch-Ostafrika beigegeben. Der Preis des stattlichen Bandes beträgt nur 2,50 *M*. Er gibt von einem nicht unerfreulichen Stande der Entwicklung Kunde.

Moderne Hansepolitik. Von G. A. Erdmann. — Leipzig 1909. Verlag von O. Gracklauer. — Preis 1,50 *M*.

Hansepolitik nennt der Verfasser eine Politik, die unter sachgemäßer Berücksichtigung der Interessen aller Schichten der eigenen Volksgenossen bestrebt ist, den Weltmarkt nach allen Richtungen zu erschließen, aufnahmefähig zu machen und zu versorgen. Aus der Erkenntnis, daß die Politik des Reiches in dieser Richtung falsche Wege wandelte, sei als ein Produkt des Selbstschutzes und der Notwehr der neue Hansebund hervorgegangen. Die in dieser Richtung vielfach obwaltenden unzutreffenden Vorstellungen zu klären ist der Zweck seiner Schrift. An den Fehlern der alten Hanse weist er nach, daß zwischen damals und heut kein Zusammenhang mehr besteht, sondern nur der an die Blüte und Macht der Hanse anknüpfende Name gemeinsam ist. Zur Durchführung einer erfolgreichen Hansepolitik ist auch heut die Bereithaltung der Machtmittel des Volkes notwendig. Das führt den Verfasser auf die Marine, und er macht sich das Wort zu eigen, daß jede Steigerung der Leistungsfähigkeit der Flotte die Wahrscheinlichkeit eines Krieges immer ferner rückt. — Erdmanns Arbeit erscheint recht lesenswert.

Die neuesten Maschinengewehre. Fortschritte und Streitfragen. Von Hauptmann Fleck. — Berlin 1910. E. S. Mittler & Sohn. — 4,— *M*.

Das Buch dient als Fortsetzung des von demselben Verfasser früher herausgegebenen Werkes „Maschinengewehre, ihre Technik und Taktik“. Die Maschinengewehrfrage ist sowohl in bezug auf die Technik wie auch in bezug auf die taktische Verwendung noch lange nicht abgeschlossen. Eine Menge Streitfragen werden in der Literatur erörtert. Das Buch will daher nur den augenblicklichen Stand der Frage klarlegen, eine abschließende Darstellung kann noch nicht gegeben werden.

The little Seaman. By R. Kron. — Bielefeld. Velhagen & Klasing.

Die erste Auflage des little Seaman ist im Jahrgang 1900, Seite 1427, besprochen. Es handelt sich um einen in amtlichem Auftrage verfaßten, für unsere Offiziersanwärter bestimmten Leitfaden, der alle materiellen und personellen Fragen der Marine in Anlehnung an die englische Flotte erläutert. Das Büchelchen scheint gleicherweise geeignet zur Belehrung über den Gegenstand wie zur Ergänzung der Sprachkenntnisse hinsichtlich der technischen Ausdrücke. Aus diesem Gesichtspunkt ist das kleine Werk auch weiteren Kreisen zu empfehlen. Der Preis beträgt 1,30 *M*. Selbstverständlich trägt die zweite Auflage den heutigen Verhältnissen Rechnung.

Von Hauptmann Fonck's **„Schilderungen aus Deutsch-Ostafrika"** — siehe Rundschau 1909, Seite 1175 — liegt nunmehr der fünfte und letzte Abschnitt: „Wirtschaftliche Verhältnisse" vor. — Verlag der Vossischen Buchhandlung, Berlin. — Preis 2,— *M*.

Der Abschnitt behandelt die sämtlichen wirtschaftlichen Werte des Schutzgebietes einschließlich der in dem Neger beruhenden Arbeitskraft, bespricht den daran vielfach betriebenen Raubbau, die Fehler der bisherigen Wirtschaftspolitik und die zum Teil bereits erfolgreichen Maßnahmen für eine Besserung der Verhältnisse. Wie die übrigen Teile der Fonckschen Arbeit, zeichnet sich auch dieses Heft durch eine objektive und zugleich wohlwollende Behandlung des Gegenstandes aus. Das Buch ist danach als ein recht wertvoller Zuwachs unserer Kolonialliteratur zu bezeichnen. Dem Heft ist ein Titelblatt und ein Inhaltsverzeichnis für das Gesamtwerk beigegeben.

P. Mühlens, Prof. Dr., Marinestabsarzt. **Die Malariaepidemie des Jahres 1907 in Bant, Heppens, Neuende und Wilhelmshaven** sowie in der weiteren Umgegend. **Malariabekämpfung in Wilhelmshaven und Umgegend in der Zeit vom 1. April 1908 bis 31.** März 1909. Abdruck aus dem Klinischen Jahrbuch, Band XXII. — Verlag von Gustav Fischer. Jena 1909. — Preis 1,50 bzw. 0,60 *M*.

Verfasser berichtet in den beiden Arbeiten höchst anschaulich über die Beobachtungen und Erfahrungen, die er als Leiter der bakteriologischen Untersuchungsstation in Wilhelmshaven bei der planmäßigen Malariabekämpfung gemacht hat. Mit einem erstaunlichen Aufwand von Mühe und Sorgfalt hat er die Malariakranken ermittelt und mit aller Energie dahin gewirkt, sie durch rationelle und konsequente Chininbehandlung von den Krankheitserregern zu befreien und damit für ihre Umgebung unschädlich zu machen. Der gewaltige Rückgang der Zahl der Erkrankten im Jahre 1908/09 gegen 1906/07 zeigt, daß er auf dem richtigen Wege ist, wenngleich er selbst in der ruhigen Objektivität, die seine Darlegungen auszeichnet, mit seinem Urteile noch zurückhält.

Sowohl im Hinblick auf die Organisation der Krankheitsbekämpfung wie durch eine Fülle von Einzelheiten sind die Berichte für jeden auf diesem Gebiete Interessierten äußerst lesenswert. W.

Der Japanisch-Russische Krieg. 3. Teil. Der gewaltsame Angriff auf Port Arthur und die Schlachten bei Liaoyang und am Schiliho-Schaho. Von General v. Lignitz. — Berlin 1910. Vossische Buchhandlung.

Wie die bisherigen beiden Teile, so zeichnet sich auch der vorliegende 3. Band durch die zahlreichen kriegsgeschichtlichen Vergleiche und die allgemeinen, an die Ereignisse des Feldzuges geknüpften Betrachtungen aus. Die reiche Kriegserfahrung des Verfassers kommt überall zur Geltung. Das Buch ist für das militärische Studium warm zu empfehlen. Eine Reihe guter Abbildungen und eine Anzahl einfacher, aber ausreichender Karten sind beigegeben.

Breasted. **Geschichte Ägyptens.** Deutsch von Dr. H. Ranke. — In 10 Lieferungen à *M* 1,80; komplett *M* 18,—; gebd. *M* 22,—.

Das vorliegende Werk eines jungen amerikanischen Forschers, Professors Breasted von der Universität Chikago, des ersten Forschers der neuen Welt, der in die Reihen der vor ihm tätigen und verdienstvollen Ägyptologen englischer, deutscher und französischer Nationalität eingetreten ist und der sich durch jahrelanges Quellenstudium an Ort und Stelle und durch ethnologische Forschungen eine hervorragende Kenntnis nicht nur der Geschichte, sondern auch des Landes und seiner Bewohner erworben hat, verdient auch über den engeren Kreis der Kenner hinaus weitgehende Beachtung. Das Buch führt uns in allgemeinverständlicher Form in das geistige, künstlerische und soziale Kulturleben dieses hochinteressanten Volkes ein und enthüllt vor unseren Augen die ganze Größe jener längst versunkenen Welt, mit der unsere heutige europäische Kultur in viel engerer Fühlung steht, als man gemeinhin annehmen möchte. Das 1. Heft enthält die Einleitung und gibt eine Beschreibung des Landes, einen allgemeinen Überblick über die Forschung und ihre Quellen und einiges über das älteste Ägypten. Die Übersetzung ist vorzüglich; 120 ausgezeichnete Abbildungen, ferner Karten und Pläne erleichtern das Verständnis. Die Lektüre kann jedem, besonders Angehörigen der Marine, die Gelegenheit gehabt haben, Land und Leute kennen zu lernen, warm empfohlen werden.

Die Lehre von der Energie. Von A. Stein. Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt". Bd. 257. — Leipzig. B. G. Teubner.

Das kleine Werk gibt in leichtverständlicher Fassung eine Übersicht über die Entwicklung des Energiebegriffes sowie eine klare Erläuterung des Energiegesetzes, dessen universale Bedeutung in der Natur an einer Reihe von Beispielen treffend nachgewiesen wird. Einen besonderen Reiz für den Laien bietet die Lektüre durch die anschauliche Darstellung des Weltbildes, das sich aus der Betrachtung des Energiebegriffes ergibt, und durch die Schlußbetrachtung über die aus der Welt der physikalischen Vorgänge in das Gebiet der psychischen Erscheinungen führenden Spekulationen der Energetiker. Kt.

„Das Werden der Welten" und neue Folge: **„Die Vorstellung vom Weltgebäude im Wandel der Zeiten."** Von Svante Arrhenius. Aus dem Schwedischen übersetzt von L. Bamberger. — Akademische Verlagsgesellschaft m. b. H. in Leipzig.

Der Verfasser hat es unternommen, im Anschluß an sein „Lehrbuch der kosmischen Physik" die Entstehung der Welt in seinem ersten Buch „Das Werden der Welten" wissenschaftlich zu erklären unter dem leitenden Motiv, daß das Weltganze seinem Wesen nach stets so war, wie es noch jetzt ist, und Materie, Energie und Leben nur Form und Platz im Raum gewechselt haben.

Die günstige Aufnahme des Buches veranlaßte den Verfasser, in einer zweiten Schrift „Die Vorstellung vom Weltgebäude im Wandel der Zeiten" gewissermaßen eine historische Zusammenstellung der verschiedenen Ansichten über die Weltentwicklung zu geben von den ersten unzusammenhängenden Vorstellungen bei den Naturvölkern bis zu unserer heutigen Kenntnis der Natur.

Die letzten 100 Jahre mit ihren bahnbrechenden Entdeckungen auf diesem Gebiete haben diese Kenntnis außerordentlich gesteigert, so daß der Verfasser es von seinem Standpunkt als Naturforscher wagen darf, zu behaupten, daß wir, wenn auch nicht in der „besten der Welten", so doch in der „besten der Zeiten" leben.

Die beiden Bücher mit ihren zahlreichen erklärenden Abbildungen, bieten eine interessante Lektüre über die Versuche, das Welträtsel aufzuklären. Frk.

R. Vater: **Die neueren Kraftmaschinen.** Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt". Bd. 21. — Leipzig. B. G. Teubner.

Das bekannte Buch ist in dritter und vervollständigter Auflage erschienen und wird sein aufklärendes Wirken dort, wohin es gelangt, fortsetzen. Das Werk zeichnet sich durch eine gediegene und schlichte, sachliche Darstellung des Stoffes aus und ist zur Einführung in das Wesen der Gasmaschinen vorzüglich geeignet. Den Mannschaftsbibliotheken ist das Werk zu empfehlen, da es den Wissensdurst unserer mit der modernen Gasmaschine jetzt häufig in Berührung kommenden Mannschaften in durchaus gesunder und zuverlässiger Weise zu befriedigen vermag. Kt.

Les Flottes de Combat, von Commandant de Balincourt, mit 372 Schiffsskizzen, ist in 9. Auflage erschienen. — Paris 1910, Berger-Levrault & Cie. — Preis 5 Frcs.

Auf die Vorzüge dieses Handbuches, das in mancher Beziehung geeignet ist, andere einen ähnlichen Zweck verfolgende Werke zu ergänzen, haben wir bei Besprechung früherer Jahrgänge bereits hingewiesen. Wem daran liegt, schnell die Skizze eines beliebigen Kriegschiffes mit den zugehörigen Baudaten und einem kurzen Urteil über die Entwicklung des Typs und seine Eigenschaften zur Hand zu haben, dem wird das Balincourtsche Handbuch sich als sehr nützlich erweisen. W.

Ghiglione: **Sui metodi adoperati nel Porto di Genova per l'uccisione dei topi a bordo e sulla disinfezione delle navi mediante l'apparecchio Clayton.** — Genova 1909.

Die Pest ist vor allem eine Rattenerkrankung, und die Erkrankungen der Menschen kommen ganz vorwiegend dadurch zustande, daß die Pesterreger durch den Stich der Rattenflöhe von Ratten auf Menschen übertragen werden. Die Tötung der Ratten hat deshalb auf Seeschiffen eine große Bedeutung, namentlich in Gegenden, in denen Pest vorkommt — die Krankheit ist heute fast über die ganze Erde verschleppt —, und wenn Ladung aus pestverseuchten Ländern an Bord ist. Im leeren Schiff gelingt es ohne weiteres, durch Erzeugung von schwefliger Säure oder von Kohlenoxydgas, also durch Verbrennen von Schwefel oder Holzkohle im geschlossenen Raum, sämtliche Ratten abzutöten. Bei vollen Laderäumen genügt dies Verfahren aber nicht, sondern es ist nötig, den Claytonapparat anzuwenden. Das Claytongas hat eine große Durchdringungskraft und dabei den großen Vorteil, daß es gleichzeitig die Insekten und vor allem die Pesterreger selbst und die meisten anderen Krankheitserreger abtötet. Der Claytonapparat gestattet eine ausgezeichnete Desinfektion, besonders wenn in kleineren geschlossenen Räumen eine stärkere Einwirkung des Gases ermöglicht wird. H.

Yachtbau und Yachtsegeln. Herausgegeben von der Redaktion der Zeitschrift „Die Yacht". Bearbeitet von Prof. Dr. C. Kühl, Prof. Dr. Th. Valen und den Schiffbau-Dipl.-Ing. Peter Haentjens und Alfred Techow nebst einem Beitrag über Kleinsegelei von Dipl.-Ing. Felix Rehfeldt. Mit Illustrationen von Otto Protzen. Zwei Bände. — Berlin 1910. Dr. Wedekind & Co.

Das mit 60 Rissen, 80 Hafenkarten und zahlreichen sonstigen Abteilungen, namentlich schönen Titel- und Schlußvignetten ausgestattete Werk umfaßt alles, was für den Yachtsegler zu wissen nötig und nützlich ist. Der erste Band bringt das gesamte Material an Booten und Yachten, die Anleitung für ihren Entwurf und Bau, über ihre Betakelung, über die Behandlung der Boote und endlich ein sehr wichtiges Kapitel über die Kosten des Erwerbs und des Betriebes derartiger Fahrzeuge, die natürlich sehr erheblich anschwellen, sobald der Besitzer durch die Größe

des Bootes zur Annahme einer Besatzung genötigt ist. Ein historischer Überblick und ein Kapitel über die Eisyachten schließt den Band. Der zweite Band ist dem Segeln selbst und den dabei in Betracht kommenden Rücksichten gewidmet. Er enthält: einen allgemeinen Überblick über die Grundbegriffe mit den erforderlichen nautischen Angaben, „die Theorie des Segelns“ in Binnengewässern, Strömen und auf hoher See; Transport der Yachten über Land, Schleppen und Ausrüstung mit Proviant usw.; den Schluß bildet hier eine Sammlung der Vorschriften über das Seestraßenrecht und der sonstigen den Yachtsegler berührenden Gesetzesvorschriften. In dem Kapitel über die Betriebskosten der Yachten findet sich der Satz, daß es keine bessere Gelegenheit gibt, sehr viel Geld los zu werden, als den Besuch der internationalen Regatten mit einer großen Segelyacht; ebenda aber wird auch nachgewiesen, daß schon geringe Mittel genügen, um dem von der Berufsarbeit ermatteten modernen Menschen die schönste und gesundeste Erholung des Bootssegelns zu gewähren. Nach den Mitteilungen im Vorwort hat die starke Nachfrage nach früheren ähnlichen und weniger umfassenden Werken die Herausgabe dieses neuen schönen Buches veranlaßt. Wir freuen uns dessen und wünschen ihm wie seinen Vorgängern glückliche Fahrt.

Nachtgefechte und Nachtübungen. Von Oberstleutnant Balck. — Berlin 1910. Eisenschmidt. — 7,— *M.*

Das Buch kommt sehr zur Zeit. Die Frage des Nachtgefechtes gewinnt eine immer größere Bedeutung, eine eingehende Vorbereitung der Truppe wird immer dringlicher. Um die Bedingungen des Erfolges und die Möglichkeit der Ausführung klarzulegen, werden zahlreiche Beispiele aus der Kriegsgeschichte, besonders aus dem russisch-japanischen Kriege, eingehend besprochen. Hieraus werden in klarer, überzeugender Weise die Lehren für die Ausbildung der Truppe und für die Ausführung des Nachtgefechtes abgeleitet. Es ist zu hoffen, daß das wertvolle Buch in der Armee weiteste Verbreitung findet.

Unteroffizier-Bibliothek. — Oldenburg. G. Stalling.

Die geistige Hebung des Unteroffiziers ist das Ziel, das sich die „Unteroffizier-Bibliothek“ setzt. Eine Reihe namhafter Mitarbeiter ist dabei beteiligt. Bisher sind 15 einzelne Hefte erschienen, die die verschiedensten Gegenstände des militärischen wie des allgemeinen Wissens behandeln. Wir nennen nur einzelne Titel: „Das Wesen des Unteroffizierberufs“, „Von fremden Heeren und Marinen“, „Kurzer Abriß der Weltgeschichte“, „Umgangsformen“, „Erdkunde“ usw. Jedes Heft kostet nur 50 Pf. Das Unternehmen verdient warme Anerkennung und Förderung.

Archiv für Militärrecht. Herausgegeben vom Kriegsgerichtsrat Heinrich Dietz. Erster Band. Erstes Heft. — Mannheim und Leipzig 1909. J. Bensheimer. Jährlich 6 Hefte. — Preis des Jahrgangs 12 *M.*

Die vorliegende neu gegründete Zeitschrift bezweckt, eine Sammelstelle für alle wissenschaftlichen Bestrebungen auf dem Gebiete des Militärrechts zu sein. Bisher entbehrte die militärrechtliche Literatur jeglicher Zentralisierung. Sie blieb, da sie auf juristische und militärische Fachblätter, auf Einzelbroschüren und Tageszeitungen zerstreut war, vielfach unbeachtet und hatte daher für die in erster Linie interessierten Angehörigen des Heeres und der Marine nur geringen Nutzen. Diesem Übelstande soll durch das Archiv abgeholfen werden. Der Herausgeber, der den Begriff „Militärrecht“ im weitesten Sinne auslegt, will bei Auswahl der aufzunehmenden Aufsätze sich nicht auf das Militärstrafrecht und das mit diesem in engem Zusammenhange stehende Disziplinarstrafrecht beschränken, vielmehr das gesamte bürgerliche und öffent-

liche Recht berücksichtigen, insoweit es mit der bewaffneten Macht als solcher, ihrer Verfassung, inneren Einrichtung und staatsrechtlichen Stellung, ihrem Schutze und der Sonderstellung ihrer Mitglieder sich befaßt. Das für ihn in Betracht kommende Gebiet ist also umfangreich und vielseitig. Zu den ständigen Mitarbeitern gehören nicht nur Juristen, sondern auch Nichtjuristen, z. B. ein Offizier und ein Stabsarzt. Jeder, der im militärischen Leben steht, wird mit Recht hoffen dürfen, in jedem Hefte etwas zu seiner Anregung und Belehrung zu finden. Wir empfehlen, das junge Unternehmen durch Beiträge und Abonnement nach Möglichkeit zu unterstützen.

„Unter den Obdachlosen von Messina." Aus den Tagebüchern der Wiener Freiwilligen Rettungsgesellschaft. Von Dr. J. Rosner. — Verlag von Moritz Perles, k. u. k. Hofbuchhandlung in Wien I, Seilergasse 4. — Preis 2,50 Kr.

Zum 28. Dezember 1909, dem Jahrestage der Erdbebenkatastrophe von Messina, hat der Verfasser, Arzt der Wiener Freiwilligen Rettungsgesellschaft, einen eingehenden Bericht über die Fahrt und Tätigkeit der unter seiner Leitung stehenden Expedition der Freiwilligen Rettungsgesellschaft nach dem Erdbebengebiet zur Speisung der Obdachlosen geliefert.

Das gut ausgestattete, mit 23 Abbildungen versehene, 68 Seiten starke Büchelchen gibt interessante Aufschlüsse über die reichgesegnete Tätigkeit der Expedition in Catania, wo die Massenspeisungen stattfanden. Die Schilderungen des Verfassers über die fürchterlichen Zerstörungen in Catania, Messina und Reggio liefern ein anschauliches Bild von den durch das Erdbeben hervorgerufenen Verheerungen und dem Elend der Bevölkerung. Frk.

In der Lebensschule bei deutschen Männern. Zur Jugenderziehung und zur Selbsterziehung von Dr. A. Trepte, Militär-Oberpfarrer der Haupt-Kadettenanstalt. — Preis steif broschiert mit Umschlag 1,— M, in modernem Einband 1,50 M.

Der Oberpfarrer des Kadettenhauses hat in erster Linie wohl für die Kadetten das oben bezeichnete Buch geschrieben, das ihnen zeigt, wie Männer wie Roon, wie Adolf Menzel, Alfred Krupp und Graf v. Zeppelin und weiterhin wie der Große Kurfürst und König Wilhelm I., das Leben auffaßten und wie sie vor allem die große Kunst übten, sich selbst zu besiegen und das eigene Wünschen und Wollen dem Dienst der Sache unterzuordnen. Auch für die Kadetten wird es immer schwieriger, die alte Spartanerauffassung des Lebens festzuhalten, schwieriger noch ist es für die, die außerhalb des wohltätigen Zwanges ihrer Anstalt stehen und die immer mehr glauben, daß der eigene selbstsüchtige Wille das höchste Gesetz zu bilden geeignet sei. Unserer Jugend ist Oberpfarrer Treptes Buch gewidmet, es wird in den Mannschaftsbibliotheken den ihm zukommenden Platz beanspruchen dürfen.

Yosemite. Reiseerinnerungen aus Kalifornien. Von Eduard Voigt. — Verlag von Dietrich Reimer (Ernst Vohsen) in Berlin. — Preis gebunden 3,— M.

Der Verfasser schildert einen achttägigen Ausflug, den er gelegentlich seines Aufenthaltes in San Francisco in Gesellschaft seiner drei Brüder in das Hochgebirgstal von Yosemite machte, das mit der Bahn in neunstündiger Fahrt zu erreichen ist, sich zwischen den höchsten Bergen der Sierra Nevada hinzieht und ein beliebtes Ziel für Vergnügungsreisende in Kalifornien bildet.

Die zum Teil recht primitiven Unterkunftsräume während des Ausfluges, das gesamte Bergpanorama mit seinen mächtigen Felswänden, Wasserfällen und wildromantischen Schluchten werden von dem anscheinend noch jungen Verfasser mit

vieler Wärme und stellenweise etwas überschwänglicher Form beschrieben. Hervorzuheben ist der Besuch des Mariposa-Haines mit seinen vieltausendjährigen Baumriesen, die den Besuchern immer wieder Ausrufe der höchsten Bewunderung entlocken. Einige der interessantesten Partien des Ausfluges sind im Bilde wiedergegeben. Das Buch kann für Schüler- und Schiffsbibliotheken empfohlen werden.

Frk.

Bismarck-Album des Kladderadatsch 1849 bis 1898. Mit 300 Illustrationen von Wilhelm Scholz und 4 faksimilierten Briefen des Reichskanzlers. Neunundzwanzigste Auflage. — Berlin 1910. A. Hofmann und Co.

Daß ein Witzblatt Geschichte schreibt, dürfte nicht eben häufig sein, und doch wird das Bismarck-Album des Kladderadatsch, wie es schon jetzt unser historisches Interesse in hohem Maße in Anspruch nimmt, in seiner Bedeutung als Geschichtsquelle immer mehr gewinnen. Kein anderes Buch kann so deutlich die Tagesstimmungen, den Grad der Volkstümlichkeit der Person und ihres Wirkens und die Umgebung, innerhalb deren diese Betätigung sich abspielte, widerspiegeln, als der Schalk, der scheinbar niemandem Rücksicht schuldet und bei dem doch aus jedem Wort die Zuversicht zu dem großen Begründer des Reiches und die immer mehr wachsende und schließlich unbegrenzte Verehrung vor dem Helden spricht. Daß der Verlag die neunundzwanzigste Auflage des Albums dem Büchermarkte übergibt, ist ein erfreulicher Beweis dafür, wieviel wir noch heute von Bismarck zu lernen vermögen. In diesem Sinne hielten wir es für unsere Pflicht, unseren Leserkreis auf das Buch hinzuweisen.

Die Geschichte der deutschen Hanse. Von Dr. F. W. Barthold, weiland Professor an der Universität Greifswald. Neue Ausgabe. Zwei Bände. — Magdeburg 1909. Denbach & Lindemann. — Preis 10 *M*, gebunden 15 *M*, auch in 20 Lieferungen zu 0,50 *M*.

Professor Barthold ist schon 1858 gestorben. Darauf hätte in einer Vorrede der Neuausgabe seines Werkes hingewiesen werden sollen, auch, um zu kennzeichnen, daß ein fast 50 Jahre altes Werk durch den Fortschritt der Forschung heut in mancher Beziehung überholt erscheinen muß.

Eine Geschichte der deutschen Hanse zu schreiben war zu jeder Zeit eine überaus schwere Aufgabe, denn wenn auch der Hansebund in aller Munde ist, so bringt doch, nach des Verfassers Worten, „die echt mittelalterliche Unbestimmbarkeit" — ihres Umfangs und ihrer Bedeutung — es mit sich, „daß die Hanse selbst zu keiner Zeit ein klares Bewußtsein ihres Wesens in sich trug und daß Vorort und Hansetag nur in Verlegenheit gerieten, so oft sie die Zahl der Bundesglieder sowie die Rechte und Verhältnisse derselben zum Ganzen und zur Außenwelt genau angeben sollten." Angesichts dieses Tatbestandes mußte sich der Verfasser darauf beschränken, den „Wechsel so unübersehbar vermittelter (so der Text: es soll wohl »verwickelter« heißen) Zustände" in ihrer Aufeinanderfolge zu schildern, und es ist deshalb unmöglich, an dieser Stelle auch nur auf das umfangreiche Inhaltsverzeichnis im einzelnen einzugehen. Am besten wird man dem Buche gerecht durch einen Hinweis auf die ihm zahlreich beigegebenen Kupferstiche aus der Merianschen Topographie. Sie zeigen, einander beinahe gleichend, überall das eng bebaute Weichbild der mittelalterlichen Stadt, überragt von der Kathedrale und zahlreichen anderen Türmen, umrahmt von Mauer und Zinnen, oft schon von Wall und Graben in Vaubans Tracé, davor vielfach den Strom mit den Schiffen, dahinter das weite Land oder die See. So geben sie die maßgebenden Merkmale der Hanse-Zeit, den Bürgerstolz, die bürgerliche Betriebsamkeit und die bürgerliche Wehrhaftigkeit, und über dem Ganzen die Kirche, die auf das Leben des Mittelalters einen so großen und vielseitigen Einfluß ausübte und

auch in der Geschichte der Hanse so vielfache folgenschwere Wirkungen zeitigte. Das scheint uns die Charakteristik, die Barthold sich scheute, aus den geschichtlichen Ereignissen abzuleiten. Für die Kenntnis und das Verständnis dieser erscheint sein Werk also auch heut noch als sehr brauchbare Quelle, und der Stoff selbst ist, trotz seiner Verwicklungen und der schwierigen Übersehbarkeit so anziehend dargestellt, daß er, in geeignete Kapitel und Unterabschnitte eingeteilt, durchaus lesbar bleibt und das vollste Interesse in Anspruch nimmt.

Hiller, Prof. Dr. A. (Berlin): **Zimmer-Gymnastik ohne Geräte.** 50 tägliche Übungen für die gesamte Körpermuskulatur, zur Erhaltung der Gesundheit und Förderung der Gewandtheit. Mit 41 Abbildungen. — Verlag von Georg Thieme in Leipzig. — Preis 1,60 *M.*

Für diejenigen unter unseren Lesern, die ihr Dienst allzufest an den Schreibtisch bindet, wird der obige Leitfaden von Interesse sein, der, einen bestimmten Plan bei seinen Übungen verfolgend, bei jeder einzelnen angibt, inwieweit der Körper dadurch beansprucht wird. Eine längere Einleitung belehrt über die Notwendigkeit und Wirkungsweise der Gymnastik, die, alle Übertreibungen vermeidend, nur der Erhaltung eines gesunden Körpers dienen soll. Wir wollten nicht unterlassen, auf das zweckmäßige Werkchen hinzuweisen.

Neu erschienene und unter „Literatur“ nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem Stern [*] bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

Carson, W. E.: Mexico. — New York 1909. Macmillan Comp. 12 s.

* Latifi, A.: Effects of war on property. — London 1909. Macmillan & Co. 5 s.

Lemoine, Dr. G. H.: La tuberculose dans l'armée et la marine. Paris 1909. O. Doin & Fils. 2,40 *M.*

* Manual of seamanship 1909. — London 1910. Wyman & Sons. 2 s.

* Memoria del ministerio de marina presentado al congreso nacional en 1909. Santiago de Chile 1909. 22,50 *M.*

* Rey, F.: La guerre russo-japonaise au point de vue du droit international. II. — Paris 1910. A. Pedone. 3,20 *M.*

* Roncière, Ch. de la: Histoire de la marine française. IV. Paris 1910. Plon-Nourrit & Cie. 9,60 *M.*

* Stavenhagen, W.: Grundriß der Befestigungslehre sowie des Verkehrs- und Nachrichtenwesens. 4. Aufl. — Berlin 1910. E. S. Mittler & Sohn. 10 *M.*

* Vorreiter, A.: Motoren für Luftschiffe und Flugapparate. Berlin 1910. R. C. Schmidt & Co. 7,50 *M.*

Wittmann, R.: Der Sanitätsdienst im Zukunftskriege. Berlin 1910. E. S. Mittler & Sohn. 3,50 *M.*

* Yexley, L.: The fleet annual and naval year book 1910. London. The fleet limited. 1 s.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiffs- und Maschinenbau, Kessel.

Titel	Quelle
The world's shipbuilding in 1909.	S. W., 12. 1. 10. Shipbuilder, Vol. IV, Nr. 15.
A new era of the steam engine.	S. A., 8. 1. 10.
The Brazilian battleship »Minas Geraes«.	Eg., 21. 1. 10.
The world's naval and merchant shipbuilding.	Ebenda.
The new British scout cruisers.	E., 21. 1. 10.
Nieuwe »Dreadnoughts«.	M. B., 3. 1. 10.
Studie über die gegenwärtige Lage der Gasturbine.	Ztschr. f. d. gesamte Turbinenwesen, 1910, Nr. 2, 3.
Curtis marine turbines in new american destroyers.	N. G., 6. 1. 10.
Betrachtung zu Resultaten von Modell-Schleppversuchen.	S., Jahrg. 11, Nr. 8, 9.
Les cuirassés de 23 400 tonnes.	Y., Nr. 1664, 29. 1. 10.
Turbines for the japanese cruiser »Ibuki«.	E., 28. 1. 10.
Comparative trials of French destroyers.	Ebenda.
On the erosion of bronce propellers.	Marine Engineer, Februar 1910.
Speed-reduction gears for marine turbines.	Eg., 4. 2. 10.
Two, three or four propellers?	E., 4. 2. 10.
Eine neue Lösung des Schiffsturbinenproblems.	M. S., 1910, Nr. 2.
The main turbines of H. M. S. »Collingwood«.	E., 11. 2. 10.
The gas turbine.	Ebenda.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Titel	Quelle
Bestimmung der Längenabweichungen bei Schießübungen an der Küste auf photographischem Wege.	M. A. G., 1910, Nr. 1.
Detonierende Zündschnüre, Zündpatronen.	Ebenda.
Three-gun turrets. Some considerations respecting battleship armament.	N. M. R., 26. 1. 10.
Die Fortschritte im Geschützbau.	Stahl und Eisen, 1910, Nr. 3.
Gun-cotton charges.	Eg., 28. 1. 10.
The coming of the three-gun turret.	Ebenda und M. S., 1910, Nr. 2.
Beständigkeitsprüfung von rauchschwachen Pulvern.	Z. S. u. S., 1910, Nr. 3.
Das Knallquecksilber.	Ebenda.
Les conditions de service des projectiles. Le canon de 24 centimètres.	M. d. F., 1910, Nr. 6.
Beschießung der „Iéna".	M. S., 1910, Nr. 2.
Guns and projectiles. Critical study of last year's naval firing.	N. M. R., 9. 2. 10.
Shooting in the navy.	E., 11. 2. 10.

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

Das sogenannte „Volta"-Unterseeboot der britischen Unterseeboot-Gesellschaft.	St., 1909, Nr. 12.
L'évolution des sous-marins.	Y., Nr. 1661, 8. 1. 10.
Les torpilles de blocus.	Y., Nr. 1662, 15. 1. 10.
Le renflouement des sous-marins.	Y., Nr. 1660, 1. 1., Nr. 1666, 12. 2. 10.
Le navire pose-mines.	Y., Nr. 1664, 29. 1. 10.
Mining exercises in the English Channel.	N. M. R., 9. 2. 10.
Über die Aufgaben der heutigen Torpedowaffe.	M. Sb., 1909, Nr. 12.

Küstenverteidigung, Landungen.

Das Phantom einer deutschen Landung in Irland.	N. M. B., 28. 1. 10.
Die Befestigung Kopenhagens. Von Hauptmann a. D. Stavenhagen.	K. T., 1910, Nr. 2.
Defense of Chesapeake Bay.	A. N. J., 5. 2. 10.

Marine- und militärische Fragen.

Progress of navies. British and German forecast.	N. M. R., 19. 1. 10.
Position of the engineers. The meaning of executive.	Ebenda.
Hur bör idrotten ordnas inom flottan?	T. i. S., 1909, Nr. 6.
How shall we induce our men to continue in the navy?	P. N. I., Vol. 35, Nr. 4.
The fleet ready to fight.	Ebenda.
La répartition de nos forces navales.	Y., Nr. 1663, 22. 1. 10.
Seven years of naval reform.	A. N. G., 22. 1. 10.
Navy reorganization.	A. N. J., 15. 1. 10.
Die chinesische Flotte.	O. L., 1909, Nr. 52.
The engineering profession.	N. M. R., 26. 1. 10.
The menace of the auxiliary cruisers.	Ebenda.
Der Abschluß der japanischen Heeresorganisation.	U., Jahrg. 12, Nr. 5.
La loi du nombre.	M. d. F., 1910, Nr. 5.
Vom Englischen Territorialheere.	M. W., 1910, Nr. 16, 17.
Proposed navy personnel measure.	A. N. J., 22. 1. 10.
Dreadnoughts and gunnery.	N. M. R., 2. 2. 10.
Militärische Rückblicke auf das Jahr 1909.	I. R. A. F., 1910, Beiheft Nr. 115.
La décadence et la réorganisation de la marine française.	Ebenda. Supplément Nr. 131.
Naval strategy and the Forth and Clyde canal.	U. S. M., Februar 1910.
The nucleus crew system.	Ebenda.
Les ouvriers de la marine. Leurs salaires. Faut-il les relever?	M. F., Januar 1910.
Le personnel administratif de la marine.	Ebenda.
Foreign naval progress in 1909.	S. A., 29. 1. 10.
Les marines étrangères en 1909.	Y., Nr. 1665, 5. 2. 10.
The present status of the Russian navy.	E., 4. 2. 10.
Kriegshäfen, Flottenlager und Stützpunkte.	Die Flagge, 1910, Nr. 2.
L'educazione fisica nella marina militare.	Ri. M., Januar 1910.
Der Wert der Geschwindigkeit für Schlachtschiffe.	D. F., 1910, Nr. 2.
Aviatik und Marine.	M. S., 1910, Nr. 2

Rosyth and the proposed canal.	N. M. R., 9. 2. 10.
Die Manöver der japanischen Flotte.	M. Sb., 1909, Nr. 12

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

Marinebegrooting voor het dienstjaar 1910.	M. B., 6. 1. 10.
England's threatened rights at sea.	J. U. S. I., Januar 1910.
German menace to England.	A. N. J., 15. 1. 10.
German naval expansion. Policy of secrecy.	N. M. R., 26. 1. 10.
Rivalité Anglo-Allemande.	La Vie Maritime, 25. 1. 10.
Ved aarsskiftet.	T. f. S., Januar 1910.
Navy politics.	A. N. G., 29. 1. 10.
The need of a national naval policy.	N. M. R., 2. 2. 10.
Some naval fallacies.	A. N. G., 5. 2. 10.
Il bilancio della marina 1910/11.	Ri. M., Beiheft Januar 1910.
The nation and the navy. Plain facts.	N. M. R., 9. 2. 10.
The French naval programme.	E., 11. 2. 10; Y., Nr. 1666, 12. 2. 10.
Standards of sea strength.	A. N. G., 12. 2. 10.

Bildungswesen.

Examens du personnel administratif.	M. d. F., 1910, Nr. 5, 6.
L'examen d'admissibilité pour mécanicien principal de II. classe.	Ebenda. Nr. 5.
Une école de navigation.	Ebenda. Nr. 6.

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Le port du Havre.	Le Génie Civil, 15. 1., 22. 1. 10.
Le canal du Forth à la Clyde.	La Vie Maritime, 25. 1. 10; E., 4. 2. 10.
The reconstruction of the Tyne North Pier.	Eg., 28. 1. 10.
The Scottish ship canal.	Eg., 28. 1. 10.
The imperial german naval dock-yard at Kiel.	U. S. M., Februar 1910.
The Panama canal.	Eg., 11. 2. 10.

Sanitätswesen.

Über die Ernährung des Soldaten durch Konserven.	Der Militärarzt, 1910, Nr. 1.
Notes on seven-day fever of the Eastern ports: its occurrence in the navy and its relationship to Dingue.	Journ. of the Royal Army Medical Corps. 1910, Nr. 2.
The care and the removal of sick and wounded on shipboard during and after an action.	The Military Surgeon, 1910, Nr. 1.
Organization of the navy medical department.	Ebenda.
Functions of a hospital ship.	Ebenda.

Verwaltungsangelegenheiten.

Naval economy.	P. N. I., Vol. 35, Nr. 4.
Die militärische Verpflegungswirtschaft im Frieden.	Annalen des Deutschen Reichs, 1910, Nr. 1.
De la nécessité d'une réforme des services administratif de l'usine navale.	M. F., Januar 1910.
L'administration et le contrôle dans la marine.	Y., Nr. 1665, 5. 2. 10.

Rechtsfragen.

The custom of war.	S. A. Suppl, 15. 1. 10.
Die Seestraßenordnung.	H., 1910, Nr. 4.

Kolonialfragen.

Zur kolonialen Finanzverwaltung und Finanzpolitik.	Ztschr. f. Kolonialpolitik, 1910, Nr. 1.
Koloniale Fortschritte.	Grenzboten, 1910, Nr. 4.
Unsere Marine im Dienst der kolonialen Bewegung.	U., Jahrg. 12, Nr. 5.
Die Karolinen-Inseln.	Kolonie und Heimat, 3. Jahrg., Nr. 10.
Die Neger und die europäische Zivilisation.	Jahrb. d. Gesetzgebung, 1910, Nr. 1.
Ein Wort für Südwestafrika und die Südwestafrikaner.	Preuß. Jahrbücher, Bd. 139, S. 364.

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Hilfsmotoren für Segelyachten und ihre Aufstellung.	Wassersport, 1910, Nr. 3, 4.
Akkumulatoren-Boote.	S., Jahrg. 11, Nr. 8.
Sonderklassenyacht „Hertha II".	Wassersport, 1910, Nr. 4.
Schaffung von Spezialklassen in Frankreich.	Ebenda.
8 Meter-Rennyacht „Windekind",	D. Y., 1910, Nr. 2.
Konstruktion, Bau und Ausrüstung von Motoryachten.	Ebenda.
Verwendung der Dieselmotoren für Motoryachten.	Das Motorboot, 1910, Nr. 3.
Die 10 Meter-Rennyacht „Ariadne".	Wassersport, 1910, Nr. 6.

Geschichtliches.

Dueling in the old navy.	P. N. I., Vol. 35, Nr. 4; A. N. J., 15. 1. 10.
Die englische Seemacht im Halbinselkriege 1808 bis 1814.	Vierteljahrshefte f. Truppenführung, 1910, Nr. 1.
The Trafalgar roll.	U. S. M., Februar 1910.
The Lord High Admiral.	Ebenda.
The war with Spain in 1898. Landing of the american expeditionary force and the operations at Santiago.	Ebenda.

Technische Fragen, Elektrizität, Telegraphie.

Drahtlose Telegraphie, System Artom.	Elektrotechn. Ztschr., 1910, Nr. 3.
Electricity on warships.	E., 21. 1. 10.
Applications of electricity to propulsion of naval vessels.	Electrican, 28. 1. 10.
Les charbons de la marine.	M. F., Januar 1910.

Nautische Fragen.

Méthodes hydrographiques aux Etats-Unis et en France.	Y., Nr. 1662, 15. 1. 10.
Signale zwischen schleppendem und geschlepptem Schiff.	H., 1910, Nr. 3.
Compensation of the compass and determination of the deviation.	P. N. I., Vol. 35, Nr. 4.

Lösung von nautischen und taktischen Aufgaben durch Zeichnung.	A. H., 1910, Nr. 2.
Kompensation der Krängungsdeviation mit der Vertikalkraftwage bei Kompaßrosen von hohem Moment.	Ebenda.
Le point sans l'horizon de la mer. Horizon gyroscopique de l'amiral Fleuriais.	R. M., Januar 1910.

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Die Seeschiffahrt 1909.	H., 1910, Nr. 3, 4.
Seemännischer Nachwuchs durch das Seefischer-Lehrlingswesen.	M. S. V., 1910, Nr. 1.
Das deutsche Ruderkommando in deutscher Sprache auf ausländischen Schiffen in deutschen Revieren.	H., 1910, Nr. 4.
Handelsflotten aller Länder.	Lloyd-Nachrichten, Nr. 111.
Zur Schulschiffsfrage.	Sf., 1910, Nr. 3.
Der Streit um die Schiffahrtsabgaben.	Grenzboten, 1909, Nr. 6, S. 251.

Handels- und Verkehrswesen.

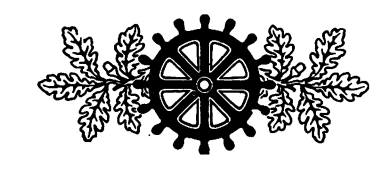
Der auswärtige Handel Rumäniens und die Bewegung in den rumänischen Häfen.	Export, 1910, Nr. 3, 5.

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Canots de sauvetage à moteur.	Y., Nr. 1663, 22. 1. 10.
Die dänische Fischerhochschule in Kereminde.	M. S. V., 1910, Nr. 1.
Les bateaux de pêche à moteur en France.	Y., Nr. 1664, 24. 1. 10.

Verschiedenes.

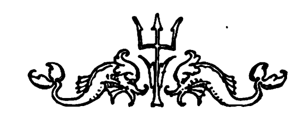
Schepen en menschen.	M. B., 3. 1. 1910.
Seefahrt und Dichtung.	U., Jahrg. 12, Nr. 5.
Das alte Augsburg und seine überseeischen Beziehungen.	D. F., 1910, Nr. 2.



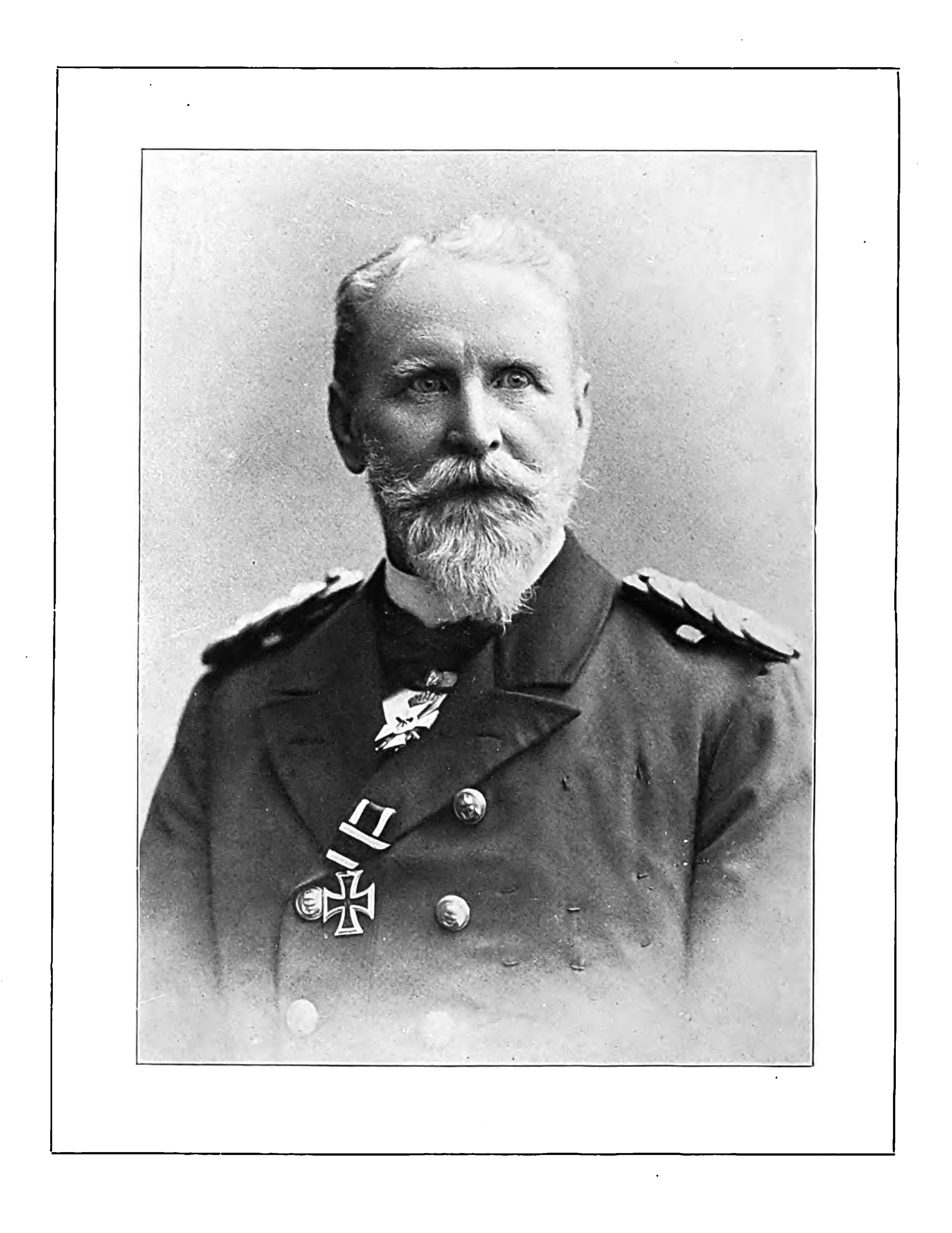
Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. Ma. = Armée et Marine. — **A. M. N.** = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — **A. N. J.** = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — **D. A.** = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — **D. K.** = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — **D. Y.** = Die Yacht.
E. = Engineer. — **Eg.** = Engineering.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. B. = Marineblad. — **M. E.** = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — **M. d. F.** = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. — **M. G.** = Militärgeographie.
M. Sb. = Morskoi Sbornik. — **M. S. V.** = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. = The Navy (Washington).
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal. — **N. M. B.** = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — **O. L.** = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. N. = Questions navales. — **R. M.** = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina. — **Ri. M.** = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — **S. A.** = Scientific American. — **Sf.** = Seefahrt.
St. = Streffleurs Militärische Zeitschrift.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — **S. W.** = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — **T. i. S.** = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine. — **Y.** = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

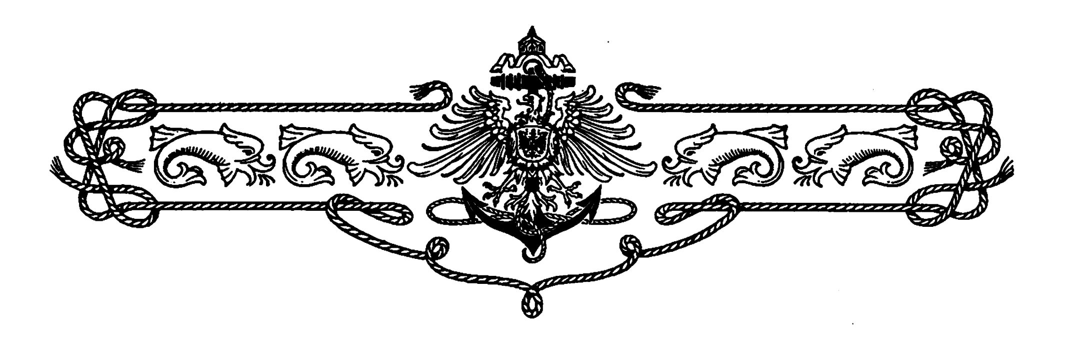
Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau“ regelmäßig zur Vorlage kommen.



Gedruckt in der Königl. Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, Kochstraße 68—71.



Admiral v. Knorr.



Zum 70. Geburtstag des Admirals v. Knorr.

(Mit Titelbild.)

Am 8. März d. J. hat der Admiral à la suite des Seeoffizierkorps Eduard v. Knorr seinen 70. Geburtstag gefeiert. Seine Majestät der Kaiser hat seiner dabei ehrend gedacht und mit dem Allerhöchsten Kriegsherrn die ganze Marine. Denn nicht nur für diejenigen, welche unter ihm gedient haben, hat der Name Knorr einen besonderen Klang, er ist auch dem Nachwuchse wohl bekannt als der eines Ritters ohne Furcht und Tadel, dem es vergönnt war, in großer Zeit einen Lorbeerzweig auch für die Marine zu pflücken, und der später in leitenden Stellungen als ganzer Mann mitgewirkt hat an der militärischen Entwicklung der jetzigen Marine.

Die Lebensgeschichte des Admirals ist genugsam bekannt. Wir wollen hier nur daran erinnern, daß er am 8. März 1840 als Sohn eines preußischen Offiziers in Saarlouis geboren wurde, 1854 als Kadett in die preußische Marine eintrat, 1859 Fähnrich zur See (jetziger Leutnant zur See) wurde und dann in schnellem Avancement aufstieg bis zum Admiral, welche Charge er 1893, also im Alter von 53 Jahren erreichte. 1899 wurde er in Genehmigung seines Abschiedsgesuches zur Disposition gestellt. Gleichzeitig wurde bestimmt, daß er in den Listen der Marine als à la suite des Seeoffizierkorps stehend weiter zu führen sei.

Schon als Seekadett (jetzt Fähnrich zur See) an Bord S. M. S. „Danzig" hatte er das Glück ins Feuer zu kommen, indem er am 7. August 1856 das Gefecht gegen die Riffpiraten bei Tres Forcas mitmachte. Hierbei wurde er leicht verwundet.

Am 12. November 1870 lieferte er als Kommandant des Kanonenboots „Meteor" dem französischen Aviso „Bouvet" bei Havanna ein siegreiches Gefecht. Es war eine schneidige Waffentat, ein Zweikampf alter Art, in dem die Entscheidung noch auf nächste Entfernung gesucht wurde und das kühne Vorwärtsdrängen der frischen Kampfesnatur des jungen Führers so recht zur Geltung kam.

Wenn das Gefecht auch auf den Verlauf des großen Krieges keinen Einfluß ausgeübt hat, so hat es doch in den Zeiten der herrlichen Taten der deutschen Armee den

Beweis dafür erbracht, daß in der im ganzen zu tatenloser Defensive verurteilten Marine derselbe Geist des Draufgehens wohnte, der uns auf den französischen Schlachtfeldern zum Siege führte. So wurde das Gefecht von Havanna zu einer Tradition für die Marine und der Kommandant des „Meteor" zu einem Vorbild für den jungen Nachwuchs.

Von den wichtigen Stellungen, die der Jubilar später noch bekleidete, sind von besonderer Bedeutung die als Chef des Kreuzergeschwaders vom Herbst 1884 bis Frühjahr 1887 und die als Kommandierender Admiral vom Frühjahr 1895 bis Frühjahr 1899.

Als Chef des Kreuzergeschwaders trat gleich im Anfang seiner Kommandoführung die Aufgabe an ihn heran, in Kamerun gegen die aufsässige Bevölkerung einzuschreiten. Innerhalb dreier Tage wurden sie in einer Reihe von Gefechten völlig geschlagen, ihre Hauptniederlassungen zerstört, die Sicherheit für Handel und Wandel unter deutscher Flagge wiederhergestellt. Admiral v. Knorrs persönliches Verdienst ist es, daß nach dem einmaligen kraftvollen Eingreifen die militärischen Machtmittel zur Beruhigung und gedeihlichen Organisation der Kolonie späterhin nicht mehr mitzusprechen brauchten. Als das Kreuzergeschwader im Sommer 1885 die Kolonie wieder verließ, konnte sie dem Gouverneur v. Soden in geordnetem Zustande übergeben werden.

Das Kreuzergeschwader ging darauf nach Sansibar, wo es galt, den Widerstand des Sultans Said Bargasch gegen die kolonialen Interessen Deutschlands in Ostafrika zu brechen. Die ansehnliche maritime Streitmacht — das Kreuzergeschwader war noch um einige Schiffe verstärkt worden — und die deutliche Gefechtsbereitschaft dieser Macht unter einem entschlossenen Führer unterstützten die politischen Verhandlungen so wirksam, daß das Ziel ohne Eröffnung der Feindseligkeiten gegen den Sultan nach Verlauf weniger Monate erreicht wurde. Nach einem Besuch in Australien und nach Erledigung verschiedener politischer Aufgaben in der Südsee und in Ostasien wurde das Kreuzergeschwader im Dezember 1886 noch einmal nach Sansibar beordert, wo schon nach kurzer Zeit neue Spannungen eingetreten waren. Die Stellung, die sich Admiral Knorr gegenüber dem Sultan bei seinem letzten Aufenthalt errungen hatte, sicherte ihm von vornherein das Vertrauen auf die Gerechtigkeit seines Urteils und trug so wesentlich dazu bei, den versöhnlichen Ausgang der Verhandlungen zu beschleunigen. Schon im Dezember 1887 konnte das Kreuzergeschwader zur weiteren Verwendung von Sansibar zurückgezogen und nach Kapstadt geschickt werden, von wo Admiral Knorr nach Abgabe seines Kommandos in die Heimat zurückkehrte.

Als Kommandierender Admiral — von 1895 bis 1899 —, in welcher Stellung er die jährlichen großen Verbandsübungen der Flotte leitete, hat er an der Schaffung und Klärung der militärischen und taktischen Verwendungsgrundsätze unserer damals noch aus den verschiedensten Typen und aus Schiffen von teilweise fraglichem Gefechtswert bunt zusammengewürfelten Streitkräfte sehr erfolgreich mitgearbeitet, so daß später mit dem Eintritt vollwertiger Kampfeinheiten in die Reihen unserer Flotte die taktische Weiterbildung auf fester Grundlage schnell und erfolgreich gefördert werden konnte. Seine Stellung als Kommandierender Admiral war von Anfang an schwierig gewesen und wurde es immer mehr, je dringender die Forderungen einer systematischen und

entschiedenen Förderung des materiellen Ausbaues unserer Flotte in den Vordergrund traten und in Rücksicht darauf eine Änderung in der Organisation der obersten Behörden nicht mehr zu umgehen war.

Diesen natürlichen Gang der Entwicklung hat Admiral v. Knorr schon früh im voraus erkannt. Bereits ein Jahr vor dem Erlaß der entscheidenden Order hatte er um seinen Abschied gebeten, der ihm aber unter warmer Anerkennung seines Wirkens als Kommandierender Admiral nicht bewilligt wurde. Erst am 7. März 1899, als die „anderweitige Organisation der oberen Marinebehörden" und damit die Auflösung des Oberkommandos beschlossene Sache war, erhielt der Kommandierende Admiral den Abschied bewilligt. Es wäre nicht im Sinne unseres Jubilars, die ehrenvollen und herzlichen Worte des Dankes hier zu wiederholen, mit denen der Kaiserliche Kriegsherr seinen in Krieg und Frieden bewährten Admiral in den Ruhestand treten ließ.

Admiral v. Knorr ist weiterhin in innigen Beziehungen zum Seeoffizierkorps geblieben, in dessen Reihen zudem ein Sohn von ihm dient. Mit regstem Interesse verfolgt er die Entwicklung der Marine, namentlich die der Hochseeflotte, an deren Ausbildung er seinerzeit als Geschwaderchef und als Kommandierender Admiral so lebhaft mitgearbeitet hatte. Noch im vorigen Jahre machte er zu seiner großen Befriedigung Schießübungen in der Flotte mit, deren Chef inzwischen sein ehemaliger Flaggleutnant im Kreuzergeschwader und späterer Chef des Stabes geworden ist.

Wir können heute nur von Herzen den Wunsch aussprechen, daß der Geist frischer Initiative, der von seiner mannhaften Persönlichkeit ausgeht und den er während seines Wirkens in unsere Marine wach erhalten hat, im Offizierkorps für alle Zeiten lebendig sein und bleiben möge.



Die englische Schelde-Expedition 1809.

Eine kriegsgeschichtliche Studie.

(Mit 4 Kartenskizzen.)

II. Teil.

Aus dem geschichtlichen Material rekonstruierter Operationsplan.

Ausrüstung der Flotte und Transporter in verschiedenen Häfen. Versammlung in den Downs.

I. Walcheren-Abteilung.

Generalleutnant Sir Eyre Coote, sogenannter linker Flügel, 17 000 Mann Armeetruppen. Dazu Kontreadmiral Ottway mit dem Portsmouth-Geschwader.

II. Kadzand-Abteilung.

Generalleutnant Marquis of Huntley rund 14 000 Mann, geteilt in 3 Divisionen, Führer Generalleutnants Earl of Roßlyn und Grosvenor. Kapitän Owen mit 3 Fregatten und 130 Transportern.

III. Schouwen-Abteilung.

Generalleutnant Sir John Hope. Die sogenannte Reserve, 7261 Mann. Kontreadmiral Sir Richard Keates.

IV. Veere-Abteilung.

Kapitän Sir Michel Seymour.

Aufgaben: I. Vom Deurloo aus landen und lediglich Walcheren nehmen.

II. Mit einem Teil der Truppen Kadzand nehmen. Der Rest soll unter Blockade des Genter-Kanals sobald als möglich die Westerschelde aufwärts gehen und Lillo und Liefkenshoek angreifen.

III. Das südliche Schouwen nehmen, um den Roompot zu beherrschen. Später nach Beveland übergehen.

IV. Den Veere-Kanal besetzen. Siehe auch die Anlage „Stärkeverhältnisse".

Nach dem Festsetzen der Armeetruppen in Walcheren war die Heimsendung des Portsmouth-Geschwaders geplant, um diese Schiffe anders verwenden zu können. Ein baldiges Vorrücken bis Goes war beabsichtigt, „um Hope den Vormarsch zu erleichtern".

Für die Aufgabe von I. hatte Ottway zwei Angriffspläne — je nach Wind und Wetter zu benutzen — erhalten, die im einzelnen nicht bekannt sind. Die Belagerungsartillerie folgte I. und sollte so nahe wie möglich bei Vlissingen gelandet werden, weil keine Zugtiere vorhanden waren. Hierzu waren die Forts der Westküste von Walcheren einzunehmen.

Owen (II.) sollte nach Einnahme von Kadzand mit einem Teil seiner Division zu Ottway stoßen. Zur Ausschiffung hoffte der Flottenchef genügend Küstenboote zur Verfügung stellen zu können. Für die Schiffe von III. war die Abgabe von Kanonen an die Kanonenboote vorgesehen.

Allgemein war angeordnet: Lotsen- und kleinere Fahrzeuge sollten mit Beschlag belegt oder erstere zerstört werden. Untiefen waren zu bezeichnen. Seemännische Landungskorps durften im Bedarfsfalle ausgeschifft werden.

Die Abgrenzung der einzelnen Befehlsgebiete ist, wie aus dem obigen hervorgeht, sehr wenig präzise. Es ist leider nicht zu ersehen, welche Schiffe zu den einzelnen Abteilungen gehörten, wem insbesondere zu Anfang die 10 vollständig gefechtsbereiten Linienschiffe zugewiesen waren.

Ein Aufmarschbefehl hat offenbar gefehlt. Die Ereignisse selbst werden dies zeigen.

Am 26. Juli wurden die Aufgaben für I. und II. geändert. I. sollte nicht mehr im Westen von Walcheren, sondern im Norden, im Steen-Diep, landen, II. dementsprechend gegen die feindliche Flottille sichern, die nun nach Kadzand gehen könnte.

Betrachtungen. 1. Die Kenntnisse bei den maßgebenden Stellen in England über den Gegner, seine Streitkräfte und Befestigungen, über die örtlichen Verhältnisse sind mangelhaft gewesen.

2. Die widersprechenden Nachrichten über den angeblich endgültig angenommenen Operationsplan legen den Gedanken nahe, daß tatsächlich kein präziser, allen beteiligten Führern bekannter Plan bestanden hat, daß kein einheitlicher Befehl ausgegeben worden ist und somit von Anfang an Unklarheit über die Ziele und Aufgaben geherrscht hat.

3. Ein einheitliches Oberkommando war nicht geschaffen worden. Die Führer der See- und Landstreitkräfte sollten kooperieren. Dies birgt besonders bei einem so komplizierten Unternehmen viele Schwierigkeiten und den Keim zur Zersplitterung der Streitkräfte in sich. Fällt beim Zusammenwirken von Heer und Flotte dem einen Teil eine ausgesprochen sekundäre Aufgabe, eine engbegrenzte Unterstützung der Hauptaktion zu, so wird es unter Umständen möglich sein, daß der Führer dieses Teiles auf Grund allgemeiner Direktiven ohne besondere Anweisung seitens des Oberkommandos die Situation in dessen Sinne erfaßt und demgemäß handelt. Dagegen muß bei einem Unternehmen, das wie das vorliegende die Rollen an See- und Landstreitkräfte ziemlich gleich verteilt, das bald vom Heer, bald von der Flotte die Hauptaktion verlangt, unbedingt eine einheitliche Leitung vorhanden sein und unter Umständen relativ weitgehend eingreifen.

4. Der Operationsplan — soweit man von einem solchen reden kann — ist nicht offensiv genug. Obwohl es sich um einen Angriff, einen Überfall handelt, sind die Dispositionen, soweit sie bekannt sind, entschieden nicht von offensivem Geist erfüllt. Die Erwartung, wenig Widerstand zu finden, spielt eine große Rolle. Unternehmungen, die nur mit erheblichen Verlusten durchzuführen wären, bleiben von vornherein außer Betracht. Hierzu kommt noch eine charakteristische Verschiebung der Ziele, — die Vernichtung der feindlichen Streitkräfte tritt in den Hintergrund gegenüber der Zerstörung der Stützpunkte.

5. Eine merkwürdige Vorliebe für „besondere Aufgaben" einzelner Abteilungen tritt zutage. Hierin, wie auch sonst, wird zuweilen erheblich über das erste Zusammentreffen mit dem Feinde hinaus disponiert.

Die Ereignisse bis zum 27. Juli 1809.

Schon im März 1809 wurde die englische Expedition „angekündigt". Die englische Presse hat auch in der Folge keine Zurückhaltung geübt; daß sie der eignen Sache dadurch nicht mehr geschadet hat, lag an den Verhältnissen und war nicht ihr Verdienst. Am 11. Mai ging eine Blockadeflotte unter Kontreadmiral Sir Richard Strachan von den Downs nach der holländischen Küste in See. Am 14. Mai wurde die Blockade der Scheldemündung eingerichtet. Schon damals ging in England das Gerücht, die Flotte werde in nächster Zeit Vlissingen angreifen. Bei den Blockadestreitkräften selbst wurde durch Überläufer und entlaufene Gefangene bekannt, daß Holland von Truppen entblößt, ein Widerstand nicht zu erwarten sei. Die französischen Schiffe (siehe die Anlage „Stärkeverhältnisse") waren Schelde aufwärts gegangen. Vom 8. Juni ab waren einige Schiffe der Blockadeflotte bei Texel postiert.

Irgendwelche Maßnahmen zur Vorbereitung der Expedition, wie etwa ein Ausloten der Scheldemündungen, wurden nicht unternommen. Der Zweck der ganzen Blockade war nach Ansicht eines der Flaggkommandanten (Codrington) der, die feindlichen Streitkräfte am Auslaufen zu hindern, bis die „große" Expedition klar sei. Die Rüstungen hierfür hatten aber Ende Mai schon folgende Truppenstärken gezeitigt: 38 000 Mann, davon 8000 Mann Kavallerie.

Seit Mitte Mai drang auch der österreichische Botschafter — Graf Stahremberg — auf die Entsendung der Expedition.

Am 21./22. Mai wurden die Schlachten von Aspern und Eßlingen geschlagen, am 10. Juni war die englische Expedition fertig bis auf — die Ernennung des Oberbefehlshabers. Am 14. Juni verloren die Österreicher das Treffen an der Raab.

Der 5. und 6. Juli sah die Schlacht bei Wagram, der am 12. Juli Gefecht und Waffenstillstand von Znaim folgten.

Am 26. Juli schrieb Kapitän Codrington an seine Frau: „Many people think this Austrian defeat will stop our business altogether . . . . What the exact plan may be, I know not". Immerhin meint er, daß „die Sache bei einer solchen Macht ohne viel Blutvergießen zu machen" sei. Als das „britische Ziel" der Expedition bezeichnet er „die Wegnahme oder Vernichtung des Geschwaders in der Schelde".*) Vom 26. Juli datiert auch die erste Kontre-Ordre: Strachan benachrichtigt Owen (Kadzand-Abteilung), daß er nicht an der SW-Küste von Walcheren, sondern weiter nördlich landen wolle. Dadurch sei für die feindliche Flottille der Weg nach Kadzand frei, Owen solle dementsprechend vorsichtig handeln; die Einnahme von Kadzand sei aber von höchster Wichtigkeit.

Die französischen Schiffe waren inzwischen in Vlissingen gewesen und dann angeblich wieder Schelde aufwärts gegangen. Irgend ein Versuch, Fühlung mit dem Feinde zu gewinnen, war von den Engländern offenbar nicht gemacht worden.

Die englischen Zeitungen veröffentlichten bereits die Zahlen der Expedition, und Kapitän Codrington meint, gerade die große Zahl könne ein Grund für einen Fehlschlag werden.

---

*) Lady Bouchier: „Memoir of the Life of Admiral Sir Edward Codrington". London, Longmanns, Green & Co. 1873. Zwei Bände.



Stärkeverhältnisse.

Anlage.

Englische Expedition
beim Verlassen der Downs:

37	(nach anderen 36) Linienschiffe, davon 4/5 ohne Geschütze in den unteren Decks, die für die Aufnahme von Pferden klar gemacht waren,
2	50-Kanonen-Schiffe,
3	44- "
23	(nach anderen 19) Fregatten,
1	20-Kanonen-Schiff,
31	(nach anderen 42) Sloops,
5	(" " 4) Bombenschiffe,
23	Briggs,
etwa 120	gecharterte Kutter, Kanonenboote, Tender,
" 400	Transportschiffe.

Zusammen:
etwa 245 Kriegsfahrzeuge, insgesamt
etwa 645 Fahrzeuge.

Englische Armee: 39 219 Mann,
darunter 3000 Mann Kavallerie.

Auf Walcheren gelandet:

Armeetruppen	....	17 000 Mann,
Matrosen	... etwa	1 000 "
		18 000 Mann.

Demnach in Süd-Beveland
gelandet 22 219 Mann.

Es muß eine erhebliche Zahl Landungstruppen (Matrosen) verwendet worden sein, denn Pelet gibt als Gesamtzahl 45 000 und 55 000 Mann an.

Feldartillerie:
12 Brigaden und
4 Komp. reitende Feldart.,
2000 Pferde.

Belagerungsartillerie:
62 24-Pfünder,
8 68-Pfünder,
64 (nach anderen 74) Mörser,
500 Pferde.

Französische Flotte:
10 Linienschiffe.

Im Bau:

in Antwerpen	6	80-Kanonen-Linienschiffe,
	3	74- " "
in Vlissingen	1	74- " Linienschiff,
	2	Fregatten,
	1	Brigg.

Französische Truppen
zu Beginn der Expedition:

Vlissingen	etwa 4000	Mann	
Kadzand	300	"	Nationalgarde,

Küstenwache an verschiedenen Stellen, zusammen einige Bataillone Nationalgarde.

Antwerpen	2400	Mann	(Regimentsdepots),
St. Omer	6000	"	Nationalgarde,
Gent	3—4000	"	Rekruten,
Holland	3000	"	insgesamt.

Die Ereignisse am 28. Juli 1809 bis zur Einnahme von Bat.

Der 28. Juli. Am 28. Juli endlich setzte sich die Expedition tatsächlich in Bewegung. Bei Tagesanbruch ging die gesamte Flotte mit allen Transport- und Spezialschiffen von den Downs, dem Versammlungsort, nach der Schelde in See. Die Fregatte „Fisgard" war vorausgesandt worden, um durch Fahrzeuge und Bojen einige Bänke vor der Küste zu bezeichnen. Am selben Abend ankerten Linienschiff „Venerable" (74 Kanonen), Flaggschiff mit beiden Oberkommandierenden an Bord, Fregatte „Amethyst" (36 Kanonen) und verschiedene kleinere Schiffe im Doost-Gat unter West-Kapellen. Die Fregatte (38) *) „Fisgard" stieß zu ihnen. Nach Dunkelwerden lotete man den Roompoot aus und bezeichnete seine Einfahrt mit verankerten Schiffen.

*) Die Zahl in Klammern hinter der Typbezeichnung gibt die Anzahl der Geschütze an. Die Flagge ⚐ hinter einem Schiffsnamen bedeutet Flaggschiff.

Der 29. Juli. Früh morgens am 29. Juli stießen die englischen Transportschiffe mit der Division Sir John Hope zum Flaggschiff (die sogenannte Schouwen-Abteilung, rund 7000 Mann).

8^{30} Uhr vorm. hatten die französischen Nachrichtenstellen auf Walcheren und in Kadzand das Erscheinen der Engländer bemerkt und meldeten es mit dem optischen Telegraph nach rückwärts.

Kontreadmiral Missiessy, der in letzter Zeit mit einem Teil des französischen Geschwaders vor Vlissingen zu kreuzen pflegte und jetzt bei Kaloot zu Anker lag, lichtete auf diese Nachricht hin sofort Anker und ging Schelde aufwärts. Drei seiner Schiffe waren offenbar in der Regel unterhalb Bat, zwischen diesem Werk und Waarde stationiert.

Mit der Abendflut passierten die Linienschiffe (74), „Anversois" „Commerce de Lyon", „Dalmate", „Dantzig", „Duguesclin", „Pultusk" die Pfahlwerk-Sperre bei Lillo. Linienschiff (74) „Charlemagne" ⚐ ankerte unterhalb der Sperre, Linienschiffe (74), „Albanois" „César", „Ville de Berlin" blieben mit 6 Kanonen-Briggs bei Bat vor Anker. Die „bâtiments de deuxième et troisième espèce" wurden hinter die Sperre geschickt, die desarmierten Schiffe sollten in den Rupel gehen. Diese beiden letzteren Maßnahmen nahmen mehrere Tage in Anspruch.

Am Abend des 29. lief die Schouwen-Abteilung unter Kontreadmiral Sir Richard Keats, Fregatte (36) „Salsette" ⚐ die Oster-Schelde aufwärts und ankerte zwischen Nord-Beveland und Schouwen, fast gegenüber Zierikzee, wo die Schiffe gut lagen. Die navigatorische Leitung dieses Vorstoßes hatte Kapitän Sir Home Popham.

Noch am 29. abends und teilweise erst am 30. morgens trafen die Transportschiffe des „linken Flügels der Armee" d. h. die Walcheren-Abteilung mit 17000 Mann Armeetruppen unter Generalleutnant Sir Eyre Coote vor der Schelde ein. Kontreadmiral W. Albany Ottway, Linienschiff (74) „Monarch" ⚐, brachte diese Abteilung vor Domburg zu Anker. Im Laufe des 29. war aber ein starker westlicher Wind aufgekommen, der bei Domburg eine so starke Brandung auflaufen ließ, daß eine Landung hier nicht möglich war.

Schließlich traf noch am 29. die Kadzand-Abteilung (3 Divisionen unter Generalleutnants Marquis of Huntley, Earl of Roßlyn und Grosvenor) mit 130 Transportschiffen und nur 3 Fregatten ein. Sie ankerte in den Wielingen, nördlich Kadzand.

Der 30. Juli. Am 30. morgens wehte noch derselbe frische Westwind, der offenbar später auf SSW herumging. Die englischen Kriegschiffe und Transporter mußten im Roompot Schutz suchen, die navigatorische Leitung hierbei hatte wieder Sir Home Popham. Im Laufe des Vormittags ankerte die Flotte vor dem Veere-Gat.

Kapitän Owen, dessen Schiffe nach Angabe des Flottenchefs allein zu einem sofortigen Flußaufwärtsgehen imstande waren, sollte das Kadzand-Unternehmen decken. Kontreadmiral Lord Gardener mit einer Division Linienschiffe hatte den Auftrag, sich zur Unterstützung Owens bereitzuhalten und, nach Einnahme der Kadzand-Batterien durch ersteren, stromaufwärts zu gehen. Als das Wetter die Schiffe des englischen Gros zwang, in den Roompot einzulaufen, gab der Flottenchef der Kadzand-Abteilung den Befehl, von einer Landung abzustehen und sich auf eine drohende Haltung vor Kadzand zu beschränken. Lord Gardener sollte dasselbe bei der Einfahrt in den

Deurloo tun. Diese Maßnahmen bezweckten, beim Feinde den Eindruck zu erwecken, als wollten die Engländer in der Bucht von Zoutelande landen. 4^{30} Uhr nachm. landete dann der „linke Flügel" bei Breezand, ohne nennenswerten Widerstand zu finden.

Am selben Abend gingen englische Bombenschiffe und Kanonenboote das Veere-Gat aufwärts und nahmen Positionen für eine Beschießung von Veere ein. Eine englische Matrosen-Brigade mit 9 Geschützen landete unter den Kapitänen Richardson und Blamey.

Noch am Nachmittag war die Nachricht von dem Erscheinen der Engländer vor Walcheren in Antwerpen angekommen und nach Paris weiter telegraphiert worden.

Die französischen Streitkräfte waren zu diesem Zeitpunkt wie folgt verteilt: Bei Kadzand 300 Mann Nationalgarde; diese liefen beim Anblick der englischen Schiffe auseinander, obwohl dort kein Landungsversuch unternommen wurde. In Holland standen insgesamt etwa 3000 Mann. Antwerpen und die Grenzplätze verfügten über nur schwache Regimentsdepots (Antwerpen 2400 Mann), deren Regimenter auswärts im Felde standen. Keiner der Plätze war armiert. Monnet hatte in Vlissingen 6 Bataillone — etwa 3800 Mann. Rousseaux stand mit 3000 bis 4000 Rekruten in Gent, während einige Bataillone Grenadiere und Jäger der 1805 organisierten Nationalgarde die Küstenwachen an den verschiedenen Stellen — wie oben Kadzand — besetzten. Der Senator Ste. Suzanne befand sich in Boulogne. Rampon hatte 6000 Mann Nationalgarde in St. Omer zusammengezogen. Auf der französischen Flotte waren alles in allem 10 000 bis 12 000 Mann.

In Antwerpen, das Fauconnet kommandierte, entspann sich sofort eine eifrige Tätigkeit. Die halben Besatzungen der Schiffe arbeiteten an Land an den Befestigungen und Batterien. Das Geschwader holte unter die Mauern der Festung.

Die französischen Territorial-Divisionen setzten sich sofort auf Antwerpen und Kadzand in Marsch. Osten-Sacken, auf Walcheren, rückte mit 1500 Mann gegen Breezand vor.

Der 31. Juli. Früh morgens am 31. begann das Bombardement von Veere. Dieser Platz zählte 38 Geschütze und 600 Mann Besatzung. Der holländische Generalmajor Brues (Bruce) hatte ihn vorher geräumt, jetzt verteidigte ihn Oberst van Bogart. Die Festung erwiderte das Feuer der Engländer, das Gefecht dauerte bis zum Abend. Dann zwangen Wind und Strom die englischen Fahrzeuge zum Rückzuge, ihr Verlust betrug 3 Kanonenboote. Währenddessen waren die englischen Armeetruppen („linker Flügel") gegen Middelburg vorgerückt und hatten Osten-Sacken mit seinen 1500 Mann ohne Gefecht bis eine Meile (lieue = 4,55 km) von Vlissingen zurückgetrieben. Middelburg wurde ohne Schwertstreich genommen. Eine Division — Generalleutnant Fraser — schloß Veere ein.

Am Abend des 31. eröffnete das Matrosen-Landungskorps das Feuer auf Veere und bewarf die Stadt mit Congreveschen Brandraketen.

Während der Nacht bot dann Oberst van Bogart die Kapitulation an.

Der Wind ging weiter nach Süden herum, die englischen Transportschiffe der Kadzand-Abteilung verließen infolge eines Mißverständnisses ihre Position, segelten außen herum nach dem Veere-Gat, um die Truppen in Walcheren und Süd-Beveland zu landen. (Nach James ist die hier wiedergegebene Zeitfolge dieser Ereignisse richtig,

andere Quellen [z. B. die Aussage Owens im Escaut] lassen es als möglich erscheinen, daß diese Verschiebung der Kadzand-Abteilung erst am 2. August stattgefunden hat.)

Der 1. August. Früh morgens am 1. August wurde Veere den Engländern übergeben. Der „linke Flügel der Armee" trat darauf den Vormarsch auf Vlissingen an. Noch im Laufe des Vormittags fielen den Engländern die Batterien Vigeeter (Lage nicht zu ermitteln) und Nolle in die Hände. Die Division Hope (Schouwen-Abteilung) landete nach Anweisung des Kontreadmirals Sir Richard Keats auf Süd-Beveland bei Wemeldinge, ohne Widerstand zu finden. Diese Division setzte sich sofort in der Richtung auf Bat in Marsch, den befestigten Platz in der SO-Ecke von Süd-Beveland an der Vereinigung von Oster- und Wester-Schelde. Auch die Batterie Borssele im SW von Süd-Beveland wurde noch am selben Tage von englischen Truppen genommen. 6 französische Kanonen-Briggs vor Bat stationiert, lichteten am Abend des 1. Anker und gingen Schelde aufwärts.

Inzwischen hatte aber Rousseau sich die Entfernung der Engländer aus den Wielingen zunutze gemacht und stellte mit Schuiten eine Verbindung von Kadzand nach Vlissingen her. Bei dem herrschenden südlichen Winde gelang dies; die inzwischen in Kadzand versammelten Truppen konnten nach und nach in die Festung übergeführt werden. Diese Truppentransporte der Franzosen lassen es als höchst wahrscheinlich erscheinen, daß, wie oben angenommen, die ganze Kadzand-Abteilung bis auf wenige Kriegschiffe schon am 31. August nach der Oster-Schelde gezogen war.

Zur gleichen Zeit stand Rampon in Gent mit „des forces déjà considérables".

Auch die englische Landung war mittlerweile in Antwerpen bekannt und nach Paris telegraphiert worden. Der Ministerrat in der Hauptstadt schlug Bernadotte als Befehlshaber der Nationalgarden an Stelle des erkrankten Senators Ste. Suzanne vor. Die persönlichen Pläne dieses Marschalls spielen in den weiteren Maßnahmen der französischen Regierung noch öfters eine Rolle.

Der 2. August. Am 2. August konnte Rousseau bei immer noch von Süden wehendem Winde die Verstärkung der Garnison Vlissingen fortsetzen. Diese hatte bisher rund 3800 Mann betragen. Am 1. und 2. August wurden ihr 1600 Mann über die Wester-Schelde zugeführt, ohne daß von seiten des Gegners etwas dagegen geschah. Auch die französischen Streitkräfte im Lande mehrten sich, bei St. Omer verfügte Rampon jetzt über 20 000 Mann, wobei die Gendarmerie nicht mitgerechnet ist.

Aber der holländische Generalmajor Bruce räumte am Mittag des 2. August ohne vom Feinde etwas gesehen zu haben — es sei denn eine vorgeschobene Patrouille — die Festung Bat, den wichtigsten Platz von Beveland, der die Vereinigung von Wester- und Oster-Schelde und die Furt von Santvliet beherrschte. Wohin und auf welchem Wege der holländische General abmarschierte, geht aus den Quellen leider nicht hervor. Abends rückte die Division Hope in Bat ein und nahm ohne Schwertstreich Besitz von der Festung. Einige Stunden vor ihrem Erscheinen hatten die drei noch vor Bat liegenden französischen Linienschiffe Anker gelichtet und waren stromaufwärts gegangen. Vielleicht war General Bruce mit seinen Truppen bei ihnen an Bord.

Bald darauf — ob noch am 2., ist sehr unwahrscheinlich, das genaue Datum ist nicht festzustellen — traf eine englische Flottille unter Kontreadmiral Sir Richard

Keats, der seine Flagge auf einer Fregatte gesetzt hatte, durch die Oster-Schelde vor Bat ein — offenbar nach Erledigung des Auftrages, die Schouwen-Abteilung in Süd-Beveland zu landen.

Lage am 2. August abends, nach der Einnahme von Bat.

Mit der Einnahme von Bat hatten die Engländer eine sehr bedeutende Stellung erreicht. Sie beherrschten die Oster-Schelde ganz, und wenn diese auch für Linienschiffe nicht passierbar war, so zeigte die schnelle Ankunft der Flottille Keats doch, daß dieses Fahrwasser für kleinere Fahrzeuge gut zu verwenden war. Die Engländer konnten auch über die Wester-Schelde verfügen, sofern ein Passieren der Befestigungen von Vlissingen und Kadzand gelang oder Fahrzeuge durch den Sloe, die Durchfahrt zwischen Walcheren und den Beveland-Inseln, unter Umgehung Vlissingens in die Wester-Schelde geführt wurden. Die Streitkräfte, die Owen noch bei Kadzand hatte, konnten sowohl die Forcierung der Wielingen wie ein Auslaufen kleinerer Fahrzeuge aus dem Sloe auf das wirksamste unterstützen. Tatsächlich hat Owen auch Befehl bekommen, sich klarzuhalten, um unter dem Schutz der Linienschiffe aufwärts zu passieren. Dem Vormarsch der englischen Armee durch Süd-Beveland stand nichts im Wege. Eine breite Furt nördlich von Santvliet, die ein Hinüberrücken bei Niedrigwasser ohne Zuhilfenahme von Fahrzeugen gestattete, wurde von den Geschützen der Festung Bat gedeckt.*) Man sollte meinen, mit diesem Abschnitt hätten die englischen Vormarschbewegungen in schneller Folge einsetzen müssen. Ein Blick auf die englischen Dispositionen (siehe Skizze 2) zeigt indessen, daß der Oberbefehlshaber sich bereits mehr gebunden hatte, als gut war.

Die gesamte Walcheren-Abteilung unter Sir Eyre Coote verblieb auf der Insel Walcheren und rückte gegen Vlissingen vor, das anfänglich über nur 38 000 Mann verfügte. Die Notwendigkeit, Vlissingen einzunehmen, hypnotisierte die englische Leitung offenbar so sehr, daß der Gedanke, die Wester-Schelde zu forcieren, Vlissingen nur zu beobachten und mit allen Streitkräften dem Ziele zuzustreben, dessen Fall den der anderen Plätze nach sich ziehen mußte: Antwerpen — gar nicht ernstlich erwogen wurde.

Die Linienschiffe hatten in der Tat bis zu diesem Zeitpunkt nichts getan und keinen anderen Befehl bekommen, als sich klar zu halten. Dem oben angeführten Befehl an Owen ist keine weitere Anordnung gefolgt.

Wir werden sehen, wie auch in der Folge die englische Kriegführung sich an Vlissingen festbeißt und über diesem Mittel zum Zweck den Zweck selbst zu vergessen scheint.

Die Aussichten der Engländer in diesem Augenblick waren die besten. Die gesamten Kriegschiffe konnten — allerdings mit der Aussicht auf erhebliche Verluste — die Wielingen forcieren und unter Assistenz der Flottillen, die zum Loten und Aus-

*) Nach Pelet befand sich bei Santvliet eine derartige Furt. Nach zeitgenössischem Kartenmaterial ist dies zweifelhaft. Jedenfalls ist die Rinne tiefen Wassers hier nur außerordentlich schmal gewesen. Die Geeignetheit dieser Stelle zum Übergang beweist der Vormarsch der holländischen Truppen Anfang September (s. unten). In Anlehnung an Pelet ist der Ausdruck Furt im folgenden beibehalten.

bojen zu verwenden waren, die Wester-Schelde aufwärts gehen. Einige wenige Fregatten und Linienschiffe oberhalb Vlissingen zurückgelassen, mußten genügen, um jeden Verkehr zwischen Kadzand und der Festung abzuschneiden. Die nach Bat gelangenden Fahrzeuge konnten die Furt bei Santvliet weiter gegen etwaige Angriffe der französischen Flotten decken, ferner zum Übersetzen von Truppen bei höherem Wasserstand und später zum Kampf gegen die oberen Forts (Lillo, Liefkenshoek) und Antwerpen selbst Verwendung finden. Die gesamten Armeetruppen mußten unter Zurücklassung einer Beobachtungsabteilung vor Vlissingen — so stark bemessen, daß sie alle Ausfälle erfolgreich zurückwerfen konnte — unverzüglich durch Süd-Beveland nach Bat marschieren, nach Santvliet übergehen und gegen Antwerpen vorrücken.

Wie die französischen Verteidigungsmaßnahmen standen, hätte ein derartig energisches Vorgehen voraussichtlich den Fall von Antwerpen in wenigen Tagen herbeigeführt und damit die Zerstörung der Werften und des größten Teils der französischen Flotte.

Es kam aber ganz anders.

Ereignisse von der Einnahme von Bat bis zum Fall von Vlissingen.

Der 3. August. Am 3. August wehte noch der gleiche südliche Wind wie am Tage vorher, der Verkehr zwischen Kadzand und Vlissingen wurde wieder aufgenommen. Die englische Armee — Walcheren-Abteilung — bei der sich der Oberkommandierende Lord Chatham befand, schloß Vlissingen vollständig ein, nachdem Fort Rammekens sich ergeben hatte. Damit war der Sloe ganz in den Händen der Engländer. Man begann die Überführung einer englischen Flottille durch den Sloe nach der Wester-Schelde vorzubereiten. Vergebens hatte der russische General v. der Osten-Sacken seit dem 31. Juli tapfere Ausfälle gemacht, die Übermacht war erdrückend. Monnet, der Kommandant der Festung, sorgte nicht genügend für die Instandsetzung der Verteidigungsanlagen und unterließ die Vorbereitungen für eine Überschwemmung.

In der Wester-Schelde machten die Engländer nun den ersten Versuch, den Verkehr von Kadzand nach Vlissingen zu unterbrechen. Owen lag mit seinem „kleinen Geschwader“ (es werden nur drei Fregatten und einige kleinere Fahrzeuge gewesen sein) im Steen-Diep zu Anker. Auf seinen Befehl lichtete 5^{30} nachm. die Brigg (16) „Raven“ Anker und segelte Schelde aufwärts. Sie sollte die Boote des Geschwaders decken, die detachiert waren, um das Fahrwasser auszuloten und auszubojen. Dies war wohl eine Folge des oben erwähnten Befehls an Owen, sich für einen Vorstoß stromaufwärts klar zu halten. Fort Breskens und die Seefront von Vlissingen eröffneten ein heftiges Feuer auf die Brigg, der sich zwei (oder drei) Kanonenboote angeschlossen hatten. Die französischen Fahrzeuge, die unterwegs nach Vlissingen waren, wurden nach Kadzand zurückgetrieben, aber auch die Brigg litt heftig in dem Gefecht. Als sie die französischen Boote verdrängt hatte und zu dem Geschwader zurückkehren wollte, wurden ihr Großmarsstenge und Fockmast zerschossen, sie verlor ihre Steuerfähigkeit und trieb auf den Ellboog-Sand, wo sie festkam. Inwieweit der kleinen Abteilung die Aufgabe der Fahrwasserbezeichnung gelungen war, wird nicht gesagt. Es ist nicht anzunehmen, daß der mit ganz unzureichenden Mitteln unternommene Versuch einen nennbaren Erfolg gezeitigt hat.

In Paris wurden inzwischen weitere Intrigen gesponnen. Bernadotte bot dem Erzkanzler und dem Kriegsminister seine Dienste an. Fouché erließ ohne Kenntnis der anderen Minister das bekannte Schreiben an zehn Präfekten, das die Bevölkerung alarmieren und Napoleon reizen mußte; bewußt sorgte er für das, was der Kaiser grundsätzlich vermeiden wollte: Aufregung und Unruhe im Lande.

Der 4. und 5. August. Am Morgen des 4. kam die Brigg „Raven" unter Hilfeleistung anderer Fahrzeuge frei. Die Franzosen nahmen alsbald den Verkehr nach Vlissingen wieder auf und führten weitere Truppen in die Festung über. Am 5. kamen die ersten englischen Fahrzeuge aus dem Sloe in die Wester-Schelde. Sie wurden sofort zur Einschließung Vlissingens von der Wasserseite herangezogen. Trotzdem bestand die französische Verbindung von Kadzand nach der Festung ungestört fort. Der Südwind dauerte während der beiden Tage an.

Zu dieser Zeit erfuhr auch Napoleon in Schönbrunn die Landung der Engländer. Der Kaiser maß dem Unternehmen keine große Bedeutung bei und meinte, das Fieber der Niederungen werde das seine tun.

Der 6. und 7. August. Am 6. August galt die Seeblockade Vlissingens als effektiv hergestellt. Trotzdem war die Verbindung mit Kadzand nach Pelet erst seit dem 8. August unterbrochen. Bis zum Abend des 6. waren im ganzen 3143 Mann von Kadzand in die Festung geworfen.

Rampon begab sich nach Antwerpen und organisierte die hier einkommenden Truppen. An den Befestigungen in und um Antwerpen wurde lebhaft gearbeitet und die Deiche armiert. Vor Antwerpen wurde ein Armeekorps formiert. Der linke Flügel — Rostollant — war an die Schelde angelehnt, die Mitte — Chambarlhac — stand bei Kapellen, der rechte Flügel — Valletaux — hatte Fühlung mit dem holländischen Gouverneur Tarapre in Bergen op Zoom. König Louis von Holland erhielt als „Connetable des Reichs" den Oberbefehl über die Streitkräfte in und um Antwerpen bis zu der erwarteten Entscheidung Napoleons. Er vereinigte bei Eschen 6000 bis 8000 Mann holländische Truppen. Dann aber erließ der Kaiser seine Anordnungen für die Scheldeverteidigung. Es sollten 40 000 Mann Nationalgarde ausgehoben werden — das Doppelte der bisher festgesetzten Zahl. Er richtete einen Aufruf an das Land: „J'espère que les Français ne se laisseront pas insulter par 25 000 à 30 000 Anglais!"

Die Armierung der Tête de Flandre war beendet, die Überschwemmung des linken Ufers vorbereitet und begonnen, man konnte Antwerpen als verteidigungsbereit ansehen.

Der 8. bis 10. August. Seit dem 8. war — auch nach Pelet — die Verbindung von Kadzand nach Vlissingen unterbrochen. Rampon berichtete an diesem Tage, daß Antwerpen in Sicherheit sei.

Endlich am 9. begannen die Engländer in der Wester-Schelde vorzugehen. Eine starke Flottillenabteilung unter Kapitän Sir Home Popham wurde nach dem Passieren des Sloe stromaufwärts geschickt, um die Baarland-Passage auszuloten und zu bezeichnen und um hiernach sich den Operationen der Flottille unter Kontreadmiral Sir R. Keats vor Bat anzuschließen. Zehn englische Fregatten unter Kapitän Lord

W. Stuart lagen vor den Wielingen und warteten auf Wind, um ebenfalls die Wester-Schelde hinaufzugehen. Es waren die folgenden Schiffe:

Fregatten (40) „Lavinia"⚑, (38) „Perlen", „Rota", „Statira", (36) „Amethyst", „Aigle", „Euryalus", „Dryad", „Nymphen", (32) „Heroïne".

Die gefechtsklaren Linienschiffe (74) unter Kontreadmiral Lord Gardener, „St. Domingo"⚑ (Flottenchef), „Blake"⚑ (Gardener), „Repulse", „Dannemark", „Victorious", „Audacious", „Venerable" hatten am 10. ihren Ankerplatz „einige Meilen näher an die Vlissinger Einfahrt" verlegt, warteten im Deurloo auf Wind und hatten den Auftrag, sobald als möglich in etwa 3 sm Abstand von der Festung außerhalb Schußweite zu ankern, um die Zufuhr von Kadzand aus abzuschneiden (ein neuer Beweis dafür, daß diese noch bis vor kurzem im Gange war) und für einen Angriff auf die Seefront klar zu sein.

Der 11. August. Lord Gardener mit seinen sieben Linienschiffen segelte am Vormittag des 11. in das Galgenput und ankerte vor Dishoek. Es hatte ein leichter Westwind eingesetzt. Unmittelbar nachdem die Linienschiffe geankert hatten, ging Lord Stuart mit den zehn — nach Pelet und Codrington waren es elf — Fregatten Anker auf und segelte in Kiellinie gegen die Ebbe (der Wind muß demnach aufgefrischt haben) Schelde aufwärts zwischen den Befestigungen der Wielingen hindurch. Die Küstenwerke eröffneten das Feuer, das Gefecht dauerte 2 Stunden. Die Durchfahrt gelang mit folgenden Verlusten auf Seite der Engländer: 2 Tote, 9 Verwundete, 1 Fregatte („Aigle") beschädigt! Das Geschwader setzte seinen Weg nach Bat fort — in welcher Weise für die Bezeichnung des Fahrwassers gesorgt wurde, ist leider nicht zu ersehen.

Während die Fregatten Lord Stuarts Vlissingen passierten, wurden Congrevesche Brandraketen in die Stadt geworfen.

Die englischen Belagerungsbatterien waren damals noch nicht fertig. Die Hauptbatterie wurde bei Nolle errichtet. Vergeblich ließ Monnet sie angreifen. Der rühmenswerten Tapferkeit und Disziplin der französischen Rekruten gelang es doch nicht, dies Werk zu stürmen.

Inzwischen war auch bei Bat gekämpft worden. Die französische Flottille hatte die englische unter Keats und die Festung Bat angegriffen und war zurückgeschlagen worden. Als die Flottillenabteilung Popham, die am 9. von der Sloemündung aus die Wester-Schelde hinaufgesegelt war, vor Bat eintraf und die Streitkräfte Sir R. Keats verstärkte, ging die französische Flottille mit dem letzten Linienschiff hinter die Sperre bei Lillo zurück, so daß nun keine französischen Kriegsfahrzeuge mehr unterhalb der Sperre auf dem Wasser waren. Von den Linienschiffen lagen schon fünf eine kurze Strecke oberhalb Antwerpen.

Seitdem Napoleon die Maßnahmen zur Abwehr der englischen Expedition selbst in die Hand genommen hatte, traf er zugleich Sicherheitsmaßregeln gegen den ihn unzuverlässig dünkenden Bernadotte. Er beließ dem Marschall die Nordarmee, unterstellte ihm die 24. und Teile der 25. Division auf dem linken Maasufer sowie alle Truppen Rampons. Kellermann sollte in Wesel ein starkes Reservekorps aufstellen, Moncey ein solches in Lille formieren. Dieser erhielt dann den Befehl, mit seinem Korps auf dem linken Scheldeufer nach der Tête de Flandre zu marschieren, welche

Festung ihm unterstellt wurde. Hiernach sollte Bessières in Lille ein weiteres Reservekorps organisieren. Daboville stand mit 6000 Mann Elite-Nationalgarde in Brüssel. Collaud wurde zum Gouverneur von Antwerpen, Vaubois zum Gouverneur von Ostende ernannt. So war also Bernadotte von allen Seiten von Reservekorps und „zuverlässigen" Generalen umgeben.

Der 12. und 13. August. Am 12. reiste Bernadotte, mit den Befehlen des Kaisers versehen, von Paris ab. Rampon verfügte jetzt über 36 000 Mann in Antwerpen. Am 13. 1^{30} nachm. eröffnete die englische Belagerungsarmee die Beschießung Vlissingens aus 52 schweren Geschützen. Am selben Abend wurden weitere sechs 24-Pfünder eingestellt. Die Bomben- und Kanonenboote waren in zwei Gruppen, je eine vor dem SO- und dem SW-Ende der Stadt stationiert und unterhielten ein dauerndes Feuer. Es wehte kaum merklich, so daß die Linienschiffe im Galgenput nicht Anker auf gehen und an der Beschießung teilnehmen konnten.

Der 14. August. Das Feuer der Belagerungsbatterien und Kanonenboote dauerte die ganze Nacht zum 14. an. Die Stadt brannte an mehreren Stellen. Um 10 Uhr vorm. ließ Strachan die Linienschiffe auf Signal Anker lichten und führte sie, da kein Lotse vorhanden war, selbst stromaufwärts. Sein Flaggschiff „St. Domingo" kam kurz nach dem Feuereröffnen auf dem Ausläufer des Kaloot-Sandes fest; das nächste Schiff der Linie, „Blake" (Flagge von Lord Gardener), wollte innerhalb des Vordermannes passieren und kam ebenfalls fest. Die anderen Schiffe hielten ab und ankerten. — offenbar oberhalb des Sandes — auf Signal. Die Beschießung wurde ununterbrochen fortgesetzt. Die beiden festgekommenen Schiffe litten in Takelage und Rumpf nicht unerheblich — „Blake" brannte zweimal — der Verlust an Menschen war sehr gering. Nach etwa 3 Stunden kamen beide Linienschiffe frei und ankerten bei den übrigen.

4 Uhr nachm. stellte Vlissingen das Feuer ein. Die Engländer entsandten einen Parlamentär mit der Aufforderung zur Übergabe. Monnet lehnte sie noch ab. Darauf wurde die Beschießung nachts wieder aufgenommen und bis 2 Uhr vorm. am 15. fortgesetzt. Wieder brannte die Stadt zu verschiedenen Malen, das Stadthaus stürzte ein.

Der 15. August. Um 2 Uhr morgens am 15. bot Monnet die Übergabe an. Das Feuer wurde eingestellt, die Bedingungen der Kapitulation wurden besprochen; der Abschluß der Übergabe erfolgte erst am nächsten Tage. Rund 4000 Mann fielen den Engländern als Gefangene in die Hände. Monnet hatte von der Möglichkeit, das Vorgelände zu überschwemmen, keinen Gebrauch gemacht. Die Wälle waren noch nicht breschiert, sämtliche Ausgänge noch in Händen der Garnison, der Feind war nicht näher als auf 800 m herangekommen. Monnet wurde später wegen dieser Übergabe verurteilt („Moniteur" 8. 12. 1809).

Am selben Tage trafen Bernadotte und der Kriegsminister, General Dejean, in Antwerpen ein und fanden die Stadt außer Gefahr. Es wurden folgende drei Verteidigungslinien vorgesehen:

I. Forts Lillo, Liefkenshoek, die Pfahlwerkssperre, alles in tadellosem Verteidigungszustand, ferner neu errichtete Kanonenbatterien hinter Deckungen.

III. Forts de la Croix und de la Perle und die Flottille. Aus gestrandeten Kanonenbooten und Grundpfählen war eine zweite Sperre (oberhalb der ersten) hergestellt; drei querstroms verankerte Schiffe dahinter als Reserve. An den Forts St. Marie und St. Philippe wurde noch gearbeitet.

III. Forts Ferdinand (genaue Lage nicht zu ermitteln) und Isabel.

Das linke Scheldeufer war durch die Überschwemmung sumpfig und unpassierbar gemacht. Gegenüber der Furt Bat—Santvliet waren Batterien errichtet. Die Forts Santvliet und Bleu waren instandgesetzt, die Deiche auch hier durchstochen. Dejean betrieb sofort mit Eifer die Vervollständigung der Feldartillerie und entfaltete an allen Punkten eine rege Tätigkeit. König Louis ließ in Bergen op Zoom ein Korps zurück und begab sich persönlich nach Holland. Der provisorische Zustand war damit beendet, die Organisation des Kaisers in Kraft getreten. In und um Antwerpen standen rund 52 000 Mann.

Der 16. August morgens. Am 16. August 3 Uhr morgens wurde die Übergabe Vlissingens unterzeichnet. Das englische Geschwader hatte nur 2 Tote und 18 Verwundete. Linienschiff „Blake" war ziemlich erheblich beschädigt. Die englische Flottille zählte 1 Offizier, 6 Mann tot, 1 Offizier, 1 Arzt, 20 Mann verwundet. Die Landtruppen (einschließlich der Matrosen-Brigade) hatten 103 Tote, 450 Verwundete. Das sind insgesamt bis zur Übergabe von Vlissingen 112 Tote, 490 Verwundete auf englischer Seite.

Lage am 16. morgens nach der Übergabe von Vlissingen (s. Skizze 3).

Vierzehn Tage waren vergangen, seit der wichtige Platz Bat den Engländern in die Hände fiel. Für die Hauptaufgabe der Expedition war aber in dieser Zeit Nennenswertes nicht geleistet worden. Über Bat hinaus hatte man keinen Vorstoß unternommen, sondern sich damit begnügt, den Angriff der französischen Flottille abzuschlagen. In Süd-Beveland, bereit zum Vormarsch auf Antwerpen, standen die rund 7000 Mann Sir John Hopes und, wie man annehmen darf, die Ende Juli von Kadzand zurückgezogenen 14 000 Mann der Kadzand-Abteilung (über die Zuverlässiges in den Quellen nicht zu finden war). Zusammen also rund 21 000 Mann. Die gesamte Walcheren-Abteilung — 17 000 Mann und wohl mindestens 1000 bis 2000 Matrosen — lag vor Vlissingen. Die englischen Linienschiffe und Fregatten ankerten eben oberhalb Vlissingen, soweit sie nicht als Bedeckung der Transportschiffe noch in der Oster-Schelde zurückbehalten waren. Die Wester-Schelde bis Bat aufwärts kann man von diesem Zeitpunkt aus als ausgebojt annehmen, nachdem der tüchtige Popham mit seiner Flottillen-Abteilung bis dorthin gelangt war. Sir R. Keats hatte seine Flottille und die Fahrzeuge Pophams bei Bat vereinigt. Das Hauptquartier Lord Chathams war aber noch in Middelburg, Sir R. Strachans Flagge wehte vor Vlissingen. Schon begann das berüchtigte Fieber der Niederungen — „Polder-Fieber" — unter den Truppen um sich zu greifen, und zwar am meisten unter den untätig in Süd-Beveland liegenden. Dieser Verschlechterung der englischen Position gegenüber hatten die Franzosen ihre allerdings rein defensive Stellung erheblich verstärkt. Die einzelnen Verteidigungsangaben sind unter dem 15. August aufgeführt — die anfäng-

lich vorhandene Gelegenheit zu einem Handstreich war seitens der englischen Leitung endgültig verpaßt. Aber auch in diesem Augenblick konnte die englische Expedition ihr Ziel noch erreichen, wenn ohne Zeitverlust energisch offensiv vorgegangen wurde. Die Verluste der Engländer waren sehr gering. Da wohl größere Matrosen-Landungskorps verwendet wurden (siehe die Anlage „Stärkeverhältnisse"), kann man annehmen, daß sie noch mit rund 38 000 Mann nach Santvliet übersetzen konnten. Demgegenüber standen in Antwerpen und seiner unmittelbaren Umgebung 40 000 Mann, einschließlich der Nachbargebiete 52 000 Mann Franzosen, davon eine große Zahl Rekruten. Die englischen Seestreitkräfte waren fast ganz ungeschwächt, eine Forcierung der Forts an der oberen Schelde und selbst der Sperre konnte bei richtigem Zusammenwirken mit den Landtruppen keineswegs als aussichtslos bezeichnet werden. Es kam aber wieder alles anders.

Die Ereignisse von der Übergabe Vlissingens bis zur Aufgabe der Expedition.

16. August. Noch am 16. gingen die Flottille, sämtliche Fregatten und die Linienschiffe „Courageux" und „Valiant" Schelde aufwärts. Das Gros der Linienschiffe mit dem Flottenchef blieb vor Vlissingen zu Anker. Die Fregatte (38) „Impérieuse", die den übrigen folgte, lief irrtümlich in das Terneuzen-Fahrwasser ein und wurde von den Batterien von Terneuzen beschossen. Sie erwiderte das Feuer mit Schrapnells (seit 1803 mit Zeitzündern in der Front eingeführt), deren eines die Explosion des Munitionsmagazins — 3000 Faß Pulver und viele Patronen — hervorrief. 75 Mann wurden hierdurch getötet, die Batterien stellten ihr Feuer ein und die Fregatte passierte ungehindert.

Der 17. bis 22. August. Am 17. nahm die Division Roßlyn (Kadzand-Abteilung) und Landungstruppen unter Keats ohne Widerstand die Inseln Schouwen und Duiveland (jetzt eine Insel). Im Operationsplan war dies, soweit festzustellen, nicht vorgesehen, auch ist der Zweck nicht ohne weiteres ersichtlich.

Am 19. begannen die Linienschiffe unter Lord Gardener mit dem Flottenchef Schelde aufwärts zu gehen; sie ankerten noch am selben Tage, eine Division bei Waarde, eine bei Hansweerd, Linienschiff „Audacious" ging etwas über Bat hinaus. Am 20. erkundete Strachan persönlich in einem Boot die Schelde oberhalb Bat und sorgte für die Vervollständigung der Fahrwasser-Bezeichnung unterhalb Bat, auch für die Linienschiffe.

Seit dem 19. nahm das Polder-Fieber in hohem Maße zu. Im ganzen sind während der Expedition 14 000 Offiziere und Mannschaften erkrankt, und etwa $^1/_4$ der Kranken starben. Pelet gibt sogar mehr als 30 000 Kranke und Tote auf seiten der Engländer an.

In diesen Tagen wurden die Forts Doel und Frederik erfolglos von den Engländern beschossen. Die Linienschiffe gingen nach Bat. Alles wartete noch auf Lord Chatham; der Flottenchef gab selbst zu, keine Ordres irgendwelcher Art über die Fortsetzung der Operationen erhalten zu haben.

Auch die Transporter wurden seit dem 20. durch den Sloe nach der Wester-Schelde geschafft. Endlich am 21. verlegte Chatham sein Hauptquartier von Middelburg nach Veere.

Bernadotte kündigte im Tagesbefehl vom 22. an, daß man auf einen Angriff der Engländer gefaßt sein müsse. Obwohl Dejean sofort abwiegelte, rief diese Bekanntmachung auch jetzt noch in Holland und Flandern und bis nach Paris Unruhen hervor. Was wäre bei einer solchen Nervosität der Bevölkerung mit wagemutigem, offensivem Vorgehen zu erreichen gewesen!

Der 23. bis 25. August. Am 23. kam Chatham in Goes, dem Hauptquartier Sir John Hopes, an. 10 000 Mann der Walcheren-Abteilung waren auf jener Insel zurückgelassen worden, der Rest marschierte teilweise durch Süd-Beveland auf Bat; Kavallerie und die Divisionen Grosvenor (Kadzand-Abteilung) und Graham (Walcheren-Abteilung) wurden mit Transportern auf der Wester-Schelde stromaufwärts befördert und trafen am 24. und 25. in Bat ein. Erst in Goes erfuhr Lord Chatham — nach seiner eigenen Aussage — Näheres über Antwerpen und den Gegner: daß die Werftanlagen nur nach Niederkämpfung der Befestigungen zerstört werden konnten, daß die französischen Schiffe voll ausgerüstet 5 sm weiter aufwärts nach Rupelmonde oder nach Vonbordgabe der Geschütze und Vorräte, sogar noch 15 sm weiter bis zu dem befestigten Dendermonde gehen konnten, daß ihm mindestens 35 000 Mann gegenüberstanden (in Wirklichkeit waren es mehr), die Forts Lillo und Liefkenshoek jetzt stark armiert waren, endlich das Anmarschgelände vor Antwerpen durch Überschwemmung vollständig unzugänglich gemacht werden konnte. Diese Erwägungen, die sehr ernsten Krankheitsrapporte und der große Trinkwasserbedarf, der nur durch Zufuhr aus England gedeckt werden konnte, bewogen den englischen Führer, nachdem er am 25. endlich in Bat eingetroffen war, am 26. einen Kriegsrat einzuberufen.

Der 26./27. August. Am 26. und 27. wurde sodann das Aufgeben der Expedition beschlossen. Man stellte die Sätze auf, daß der Angriff auf Antwerpen unmöglich, der auf Lillo und Liefkenshoek nutzlos sei, daß man auf eine weitere Durchführung der Expedition verzichten und nach England zurückkehren müsse.

Dieser Beschluß wurde der englischen Regierung durch eine Depesche vom 29. unterbreitet, am 2. September ging das Schreiben Castlereaghs an Chatham ab, das den Entschluß des Kriegsrats annahm, aber nochmals besonders befahl, im Einvernehmen mit dem Flottenchef alles Erforderliche zu unternehmen, um die Schiffahrt in der Schelde zu stören und, wenn möglich, die Werftanlagen von Terneuzen zu vernichten. Nachdem dann sichergestellt sei, daß Walcheren von den englischen Streitkräften gehalten werde, solle Chatham mit dem Rest der Expedition nach England zurückkehren.

Lage beim Abbrechen der Expedition 26./27. August.

Schon am 28., bevor er seine Regierung von dem Aufgeben der Expedition benachrichtigte, hatte Chatham angefangen, die Truppen und Schiffe zurückzuziehen. Die Skizze 4 enthält die Lage im Augenblick des Abbruchs der Operationen. Die Verhältnisse hatten sich nur zu ungunsten der Engländer verschoben, und die tatsächliche Lage am 26./27. August war für Chatham ungünstig genug, um ihn an einem Erfolge verzweifeln zu lassen. Ob es notwendig war, die ganze Expedition in so ruhmloser Weise aufzugeben, kann aber wohl bezweifelt werden.



Die Ereignisse nach dem 27. August. Am 30. August kündigte Bernadotte emphatisch an, daß alle Gefahr vorüber sei. Die englischen Schiffe und Truppen setzten den Rückzug fort. Sechs zum Versenken bestimmte Schiffe kamen allmählich die Schelde herauf. Dann, am 2. September, als sie zur Stelle waren, entschloß sich Strachan, die Idee, die Schelde durch versenkte Schiffe zu sperren, endgültig aufzugeben. Ein Grund hierfür ist nicht ersichtlich. Codrington (der Kommandant des Linienschiffes „Blake") meint, man hätte sich nach den voraufgegangenen Dispositionsänderungen auch hierüber nicht mehr gewundert. Am 4. September hatten alle englischen Schiffe die Reede von Saeftingen verlassen. Um 2 Uhr nachm. am selben Tage wurde Bat selbst geräumt. Französische Kanonenboote nahmen alsbald die Stellung vor diesem festen Platz ein.

In Walcheren ließ man eine Besatzung von 16 000 Mann unter Coote. Der Rest der englischen Streitkräfte wurde in Veere, Rammekens und Vlissingen eingeschifft. Von einer Sperrung der Schelde für die Schiffahrt oder auch nur von einem weiteren Versuch hierzu verlautet nichts, ebensowenig von einem Angriff auf Terneuzen.

Die holländischen Truppen von Bergen op Zoom überschritten die Furt nördlich Santvliet, besetzten Zuid-Beveland und standen am 6. September mit Batterien und Infanterielinien längs des Ostufers des Sloe, Walcheren gegenüber. Von Hannover traf die Division Gratien in Hertogenbusch ein. Etwa 100 000 Mann französische Truppen standen jetzt, durch den Zuzug von allen Seiten angesammelt, unter den Waffen. „La France se montra grande" sagt Pelet mit Stolz.

Der holländische Gesandte in Paris, Marschall Werhuel, übernahm das Kommando der Maas-Flottille und lieferte den Engländern bei Willemstad eine Reihe von Gefechten. Vorübergehend erschienen englische Schiffe vor Texel und in der Zuidersee, ohne etwas auszurichten. Gegen den 20. September verlangte die Admiralität von Sir R. Strachan, er solle alle irgend entbehrlichen Schiffe nach den Downs schicken, damit sie dort bereit lägen für eine etwaige Verfolgung der französischen Flotte, falls diese aus der Schelde ausbräche. Aus dieser Anweisung spricht die Sorge für die Themse deutlich neben vielem anderen! Am 3. November erhielt Bessières den Befehl, Walcheren so schnell wie möglich anzugreifen. Aber auch dieser französische General überschätzte die ihm sich entgegenstellenden Schwierigkeiten und entschloß sich erst so spät zum Angriff — er war auf den 28./30. angesetzt —, daß den Engländern vorher der teilweise Abzug möglich war. Die englischen Befehlshaber waren über die Verteidigungsmaßnahmen für Walcheren erneut in Uneinigkeit geraten — energische Maßregeln blieben infolgedessen aus. Vom 24. Oktober ab wurde die Räumung Walcherens nach vorausgegangener Zerstörung der Werft und der Werke erwogen. Am 19. November erhielt Coote die Order (vom 13.), die Befestigungen Walcherens zu zerstören und alsdann Festung und Insel zu räumen. Dies geschah. An Schiffen waren den Engländern in die Hände gefallen: 1 Fregatte, 1 Brigg (auf den Hellingen zerstört); ein 74 Kanonen-Linienschiff, dessen Hölzer nach England gebracht und dort zusammengesetzt wurden (es erhielt den Namen „Chatham" und war 1860 Tonnen groß); 1 fertige Fregatte (38) „Fidèle" (wurde genommen und diente als „Laurel" in der englischen Marine). Die französischen Truppen griffen die Stadt ohne Energie an und störten die abrückenden und demolierenden Engländer wenig, deren Kanonenboote

im Sloe bis zuletzt allen Angriffen standhielten. In der Nacht vom 23. zum 24. Dezember 1809 war die Räumung der Insel beendet. Am 25. Dezember besetzten die Franzosen Veere und Middelburg, am 26. Dezember legte die französische Marine wieder ihre Hand auf Vlissingen.

Ergebnis. Der ganze Erfolg der gewaltigen englischen Expedition bestand demnach:

> in der Vernichtung oder Wegnahme weniger Schiffe, in der Zerstörung der Befestigungen von Vlissingen und dem übrigen Walcheren; in den sonstigen durch den Feldzug hervorgerufenen, nicht erheblichen französischen Verlusten.

Antwerpen war ganz, Terneuzen und die französische Flotte fast ganz unverletzt. Die Schiffahrt auf der Schelde war durch nichts gefährdet. Das Selbstvertrauen der Franzosen auf ihre Seerüstungen mußte diesem Fehlschlag gegenüber erstarken. Die Bevölkerung glaubte erneut an Napoleon als den Unbesiegbaren.

Betrachtungen. Soweit die Anlage des ganzen Unternehmens vor der Schilderung der Ereignisse skizziert werden konnte, ist dort bereits auf verschiedene Punkte eingegangen. Der Verlauf der Expedition rückt nun zunächst die eigentümliche Zielverschiebung noch einmal besonders ins Licht, die schon in der politischen Einleitung angedeutet wurde und die geradezu charakteristisch für die englische Kriegführung in dieser Kampagne ist: Statt durch zweckmäßiges Eingreifen in die Gesamthandlung des großen Krieges das Hauptziel, die Niederwerfung Napoleons, wirksam zu fördern, wird ein außerordentlicher Rüstungsaufwand an ein Unternehmen gesetzt, das schließlich in erster Linie kommerziellen Sonderinteressen Englands dient und auf den allgemeinen Krieg wenig oder gar keinen Einfluß ausübt*). Während der Durchführung der Expedition selbst tritt dann an die Stelle des offiziellen Zieles — Antwerpen und die französische Flotte — sehr bald die Einnahme von Vlissingen. In beiden Fällen wird das Nähere, unmittelbar mehr Interessierende erfaßt und angestrebt. In beiden Fällen hätte mehr Weitblick erkennen lassen müssen, daß allein zielbewußtes Verfolgen des Wesentlichen der einmal festgesetzten Hauptaufgabe mit einiger Sicherheit den Erfolg verbürgt. Es ist der alte Grundsatz der Konzentration der Kraft, der sich hier geltend macht. Wer alle Streitmittel, ohne sich für die Erlangung momentan vorteilhaft erscheinender Nebenziele zu zersplittern, gesammelt auf das Hauptziel — die gänzliche Niederwerfung des Gegners — ansetzt, wird dies Ziel naturgemäß mit viel größerer Wahrscheinlichkeit erreichen, als der, dessen Hand nach des Gegners Geldbeutel fährt, anstatt nach seinem Leben. Liegt aber der Feind am Boden, so fällt von selbst dem Sieger alles zu, was etwa vorher erstrebenswert schien, während der nach dem Geldsack Greifende leicht überwunden werden kann, ohne die Hand auch nur zur Abwehr — und er war doch ursprünglich der Angreifer! — frei zu haben.

---

*) Die Nummer der „Times“ vom 5. Februar 1810 enthält eine vernichtende Besprechung der Vorbereitung und Durchführung der Expedition. Interessant sind Behauptungen: „They (Die Minister) had marked down Zealand for the scene of their future operations, a quarter of a year before the war between France and Austria began“. Ferner: „The avowed object of the Expedition being chiefly to carry Antwerp and the fleet by a coup-de-main.“

Ein norddeutscher Volksaufstand, hervorgerufen und gestärkt durch 40000 Mann englischer Truppen um die Zeit von Aspern — wie anders hätte Napoleons Schicksal sich da entscheiden können! Und wurde der Kaiser besiegt, wer verwehrte dann England die Schelde?

Ebenso lagen die Verhältnisse mit Antwerpen und Vlissingen. Ein energischer, zielbewußter Vorstoß gegen Antwerpen hätte die Stadt und auch einen Teil der französischen Flotte wohl sicher den Engländern gewonnen. War aber Antwerpen erst gefallen, so mußten Vlissingen und Terneuzen folgen. Mangel an Weitblick und wohl auch an strategischem Entschluß hat hier die englische Leitung folgenschwer beeinflußt.

Man vermißt ferner beim Ansetzen der Expedition jegliche Erkundung, jeden Versuch, mit der feindlichen Flotte Fühlung zu gewinnen. Die Stärke der vorgefaßten Anschauungen auf seiten der englischen Führer steht im umgekehrten Verhältnis zur tatsächlichen Kenntnis der gegnerischen Verhältnisse. Das nächste Ziel der englischen Flotte mußte das französische Geschwader sein, umsomehr als die englische Landung von See her gänzlich ungefährdet war. Eine energische Erkundung hätte die Schwäche der Kadzand-Besatzung ergeben müssen. Die südlichen Batterien der gefürchteten Wielingen-Passage wären zu Beginn der Expedition ohne große Verluste von Land aus zu nehmen gewesen; damit war diese Durchfahrt der Hälfte ihrer Schrecken beraubt. Aber auch wenn Kadzand nicht genommen wurde, hätte ein energisches Fühlunghalten zum mindesten die Verbindung von dort nach Vlissingen verhindern müssen. Ein Vorstoß der Flottillen hätte die Ungefährlichkeit der Werke Vlissingens erwiesen, über die Codrington geradezu spöttisch berichtet. Wenn es im Notfall eine einzelne Brigg wagen konnte, das Feuer von Vlissingen und Kadzand auf sich zu ziehen, wenn Strachan mit 7 Linienschiffen am 11. August mit ganz unerheblichen Verlusten passieren konnte, dann war dies auch am 29. Juli möglich, umsomehr als an diesem Tage ein frischer westlicher Wind wehte, der es Missiessy ermöglichte, Schelde aufwärts zu gehen, und der die Engländer in der Oster-Schelde bis vor Zierickzee brachte. Der Aufmarsch vor der Scheldemündung war aber so ungünstig vorbereitet, daß ein Teil der Transporter vor den Kriegschiffen eintraf. Die späteren, sehr bemerkenswerten navigatorischen Leistungen der englischen Flottillen, Fregatten und Linienschiffe lassen die Annahme als berechtigt erscheinen, daß es von vornherein möglich gewesen wäre, mit dem größten Teil der gefechtsbereiten Kriegschiffe die Wester-Schelde zu forcieren: Flottille voran zum Loten und Fahrwasserbezeichnen, Fregatten- und Linienschiffe dahinter*). Das Gros der Truppen wäre in der Oster-Schelde auf Süd-Beveland zu landen gewesen, und zwar naturgemäß so weit vorwärts wie möglich. Für Vlissingen genügte ein Beobachtungskorps. Man hätte auf diese Weise vielleicht sogar Fühlung mit dem französischen Geschwader gewinnen, jedenfalls aber innerhalb der ersten Tage die Schelde bis Lillo beherrschen und ungestört alle nicht vor Vlissingen unbedingt nötigen Truppen nördlich von Santvliet auf das rechte Scheldeufer überführen können. Das Unterlassen jeglicher Erkundung zog einen „Nebel der Ungewißheit" vor die Augen der englischen Führer; wenn sie sich erst im Verlauf der Expedition darüber klar

*) Eine recht gute Karte der unteren Schelde enthält der 1806 in Brüssel erschienene Guide des étrangers neben beschreibendem Text, Hafenzeiten und sonstigen Angaben.



wurden, daß sie einer ganz unvorhergesehenen Situation gegenüberstanden, so ist dies ein Schulfall dafür, wie „vorgefaßte Anschauungen, nicht ausreichende Erwägungen und falsch angelegte oder ganz unterlassene Aufklärungs- und Verbindungsmaßregeln die Erzeuger solcher Situationen" *) sein können.

Auch in der weiteren Durchführung der Expedition unterblieb eine planmäßige Erkundung, unterblieben fast alle Aufklärungs- und Verbindungsmaßregeln — der „Nebel der Ungewißheit" wich infolgedessen auch bis zuletzt nicht. General v. Verdy nennt (a. a. O.) als ein Mittel, um den in solchen unvorhergesehenen Situationen verborgenen Gefahren die Spitze abzubrechen, eine derartige Gruppierung der Streitkräfte, „daß ihr schließliches Zusammenwirken gesichert erscheint". Gerade die Verteilung der Streitkräfte gibt aber hier zur Kritik Anlaß. Da, wo die Flotte nötig war, wo Gegner auf dem Wasser zu erwarten und mithin ein militärisches Zusammenwirken mit der Armee erforderlich war — da war sie nicht. In der Oster-Schelde dagegen, wo den Transportern und der Landung selbst keinerlei erhebliche Gefahr drohte, und vor Vlissingen, wo nichts zu holen war, hielt sich zunächst das Gros der Kriegschiffe auf. Die Armee- und Landungstruppen stießen nur zum allergeringsten Teil bis Bat vor, der weitaus größte Teil lag fest vor Vlissingen. So war denn ein „schließliches Zusammenwirken" nicht möglich, umsoweniger als die einzelnen Führer keine Kenntnis von den Absichten des Hauptquartiers und den Maßnahmen der anderen hatten. Das Fehlen eines einheitlichen Oberkommandos machte sich in bedenklichster Weise geltend; auch 1814 mußte Wellington unter ähnlichen Verhältnissen leiden. Die Befehlserteilung versagte vollkommen.**) Als die Expedition nun am Scheitern war, stellten sich weitere schwere Unterlassungssünden in der Anlage heraus. Napoleon kannte das „Polder-Fieber" so gut, daß er bei der Meldung von der erfolgten Landung der Engländer dieser Krankheit viel überlassen zu können meinte. Die Engländer hatten aber weder für Ärzte noch für die Sanitätsausrüstung genügend gesorgt, und nicht einmal die nach England zurückgesandten Kranken fanden dort unmittelbar eine vorbereitete Aufnahme. Auch die Trinkwasserfrage war nicht genügend gewürdigt worden und wuchs sich im Verlauf der Expedition zu einer drohenden Sorge aus.

Als dann der Rückzug beschlossen war, scheint dies eine solche Erleichterung für alle Beteiligten bedeutet zu haben, daß auch der letzte Rest der ursprünglichen Pläne aufgegeben wurde: Die Sperrung der Schelde unterblieb, obwohl die dazu erforderlichen Fahrzeuge zur Stelle waren, auch Terneuzen wurde nicht behelligt. Nur die Zerstörung Vlissingens wurde gründlich betrieben, und die Admiralität legte besonderen Wert auf die Überführung der genommenen neuen Schiffe und Bauhölzer.

---

*) General v. Verdy: Über „Unvorhergesehene Situationen" in den Vierteljahrsheften für Truppenführung und Heereskunde, 1904, III.

**) „Morning Chronicle" vom 6. Februar 1810 enthält folgenden Vers, auf den die „Times" vom 17. Februar 1910 zurückkommt:

„Lord Chatam with his sword undrawn,
Kept waiting for Sir Richard Strachan;
Sir Richard, eager to be at 'em,
Kept waiting too — for whom?? Lord Chatham."



Am Schluß dieser Betrachtungen soll aber nicht unerwähnt bleiben, daß dem oft in die Erscheinung tretenden Mangel an strategischem und offensivem Entschluß eine hohe und bewundernswerte persönliche Tapferkeit der englischen Offiziere und Mannschaften gegenübersteht. Solange es noch etwas zu erwägen gibt, überwiegen oft materielle Bedenken; sind sie aber einmal in einer bedrängten Lage, dann zeigen sich die Engländer auch hier — wie zur gleichen Zeit in Spanien und zu allen Zeiten ihrer Geschichte — als unerschrockene, kaltblütige, ja tollkühne Gegner und rücksichtslose Draufgänger.

Schlußwort.

Die Walcheren-Expedition war ein vollständiger Fehlschlag.

Nur 4 Jahre waren seit Trafalgar vergangen und doch zeigte England hier ein Bild keineswegs vorbildlicher Kriegführung. Seine insulare Lage gestattete es ihm, ohne erhebliche Strafe den hier mehrfach erwähnten schweren Fehler zu machen, an Stelle einer Konzentration der Absicht neben dem Hauptziel Privatinteressen zu verfolgen. Dies Bestreben war in England dauernd vorhanden und störte die Einheit der Kriegführung — auch 1814 landete man in Holland mit der besonderen Absicht auf Antwerpen und wünschte sogar Unterstützung für diesen Sonderzweck. Im einzelnen zeigte sich bei der Scheldeunternehmung in den englischen Erwägungen ein Vorwiegen materieller Faktoren, das ein Ausschalten jeden offensiven Wagens zur Folge hatte.

Ähnliche Anschauungen haben sich in letzter Zeit auch auf andere Länder verpflanzt. Besonders hinsichtlich der Seestreitkräfte hat in den letzten Jahrzehnten die fehlende Kriegsgewöhnung dazu beigetragen, die Zahlen, das Material in den Vordergrund treten zu lassen; auch die wachsende Anteilnahme der Öffentlichkeit an der Fürsorge für Wehrkraft und Streitmittel hat in gleicher Richtung gewirkt. Denn die sogenannte öffentliche Meinung kann naturgemäß nur mit Zahlen und Materialangaben operieren — die Imponderabilien kann allein der Fachmann annähernd richtig einschätzen, dem entweder eigene Kriegserfahrung oder die der Kriegsgeschichte zur Verfügung steht. In England selbst macht sich seit Jahren die Reaktion gegen diese „materielle Schule" geltend. Und doch stellt auch Admiral Sir Cyprian Bridge, der sonst die Notwendigkeit kriegsgeschichtlichen Studiums eifrig verficht, die befremdende Lehre von der unbedingten Seeherrschaft des zahlenmäßig Überlegenen wieder auf, indem er sagt: „If those who direct the policy of the insular State are wise, they will . . . . . have a mobile land force equal to the task of seizing places of some importance belonging even to countries which have great armies. Having suitable naval predominance, it will be within the power of the islanders to direct their efforts to any point on their enemy's coast which may commend itself to them as offering facilities for their intended operations. By doing so they will be respecting one of the leading principles of strategy, viz. compelling the enemy to busy himself about his own security. Make him busy enough about that, and his eagerness to invade your country across the sea may be expected to cool". *)

---

*) The Art of naval warfare, Introductory Observations by Admiral Sir Cyprian Bridge — Seite 175 — London 1907.

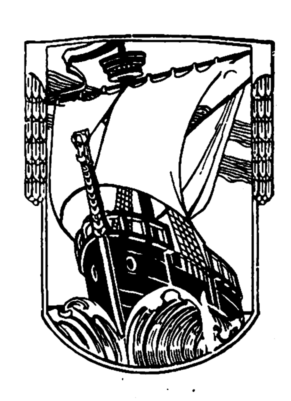


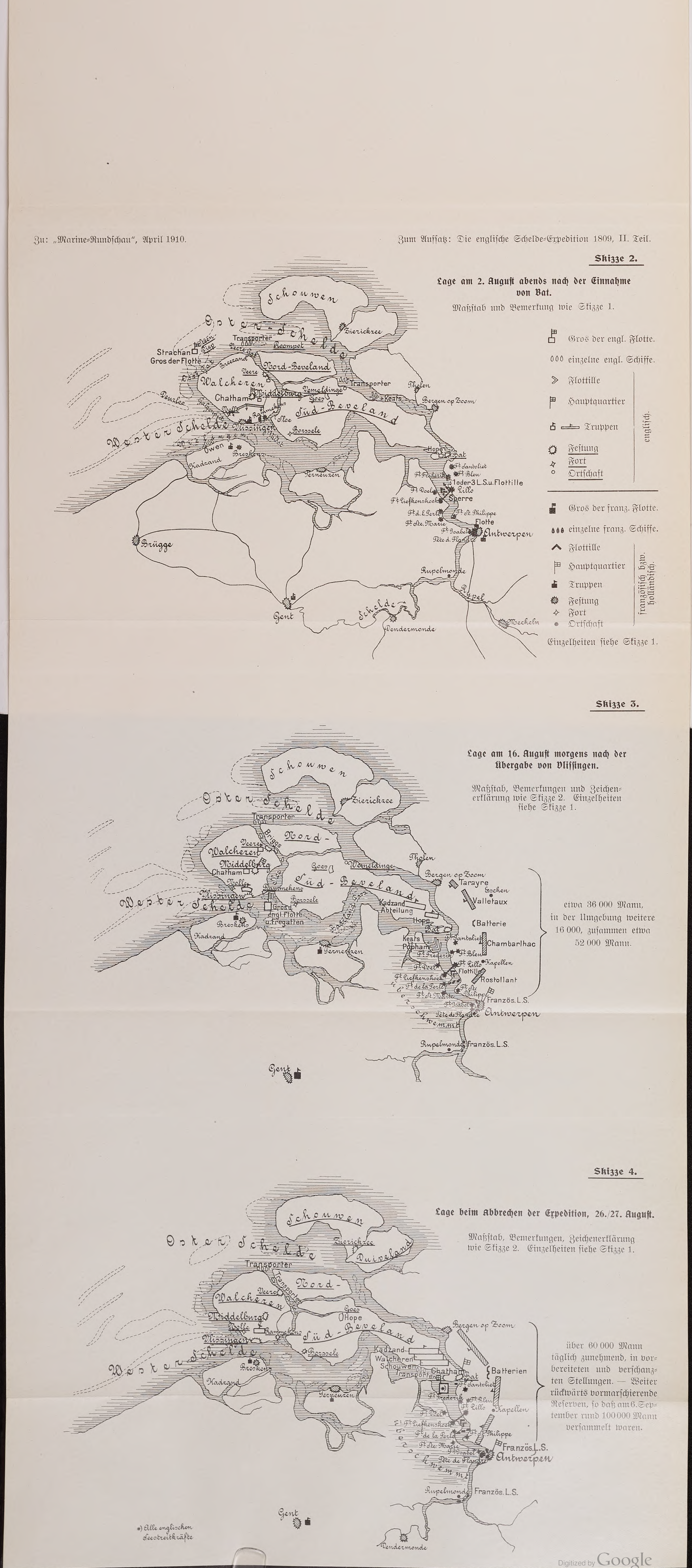
Die Lehre, die Walcheren uns gibt, lautet anders, und man sollte den Wunsch des englischen Historikers James nicht erfüllen, der am Schluß dieses Abschnittes es für gut erklärt, wenn die Expedition vergessen würde.

G. v. F.

Quellen:

1. William James: The naval history of Great Britain, London 1860.
2. August Fournier: Napoléon I., Band II. und III., Wien/Leipzig 1905.
3. Wilhelm Oncken: Allgemeine Weltgeschichte in Einzeldarstellungen. Das Zeitalter der Revolution, des Kaiserreichs und der Befreiungskriege, Berlin 1886.
4. Otto Kaemmel: Deutsche Geschichte, II. Teil, Dresden 1905.
5. Wm. Laird Clowes: The Royal Navy, a history. Vol. II. und V., London 1900.
6. Dr. John Campbell: Naval history of Great Britain, incl. the history and Lives of the British Admirals. Vol. VIII., London 1813.
7. Lady Bouchier: Memoir of the life of Admiral Sir Edw. Codrington, London 1873.
8. Hans Delbrück: Das Leben des Feldmarschalls Graf v. Gneisenau, Berlin 1882.
9. Général Pelet: Memoires sur la guerre de 1809 en Allemagne, Paris 1826.
10. Expédition de l'Escaut, enquête etc. communiqués aux deux Chambres du Parlement d'Angleterre, Paris 1810.
11. v. Janson, Generalleutnant z. D.: König Friedrich Wilhelm III. in der Schlacht. Berlin 1907.
12. Derselbe. Das strategische und taktische Zusammenwirken von Heer und Flotte. Berlin 1900.




Zu: „Marine-Rundschau", April 1910.
Zum Aufsatz: Die englische Schelde-Expedition 1809, II. Teil.
Skizze 2.
Lage am 2. August abends nach der Einnahme von Bat.
Maßstab und Bemerkung wie Skizze 1.
Gros der engl. Flotte.
000 einzelne engl. Schiffe.
Flottille
Hauptquartier
Truppen
Festung
Fort
Ortschaft
englisch.
Gros der franz. Flotte.
einzelne franz. Schiffe.
Flottille
Hauptquartier
Truppen
Festung
Fort
Ortschaft
französisch bzw. holländisch.
Einzelheiten siehe Skizze 1.
Schouwen
Zierickzee
Oster-Schelde
Strachan
Gros der Flotte
Transporter
Roompot
Nord-Beveland
Walcheren
Chatham
Middelburg
Vemeldinge
Transporter
Keats
Tholen
Bergen op Zoom
Süd-Beveland
Goes
Sloe
Borssele
Vlissingen
Wester Schelde
Owen
Breskens
Kadzand
Terneuzen
Hope
Bat
Ft Santvliet
Ft Frederik
Ft Bleu
1 oder 3 L.S. u. Flottille
Ft Doel
Lillo
Ft Liefkenshoek
Sperre
Ft d. l. Perle
Ft St. Philippe
Ft Ste. Marie
Flotte
Ft Isabel
Tête d. Flandre
Antwerpen
Brügge
Rupelmonde
Rupel
Schelde
Gent
Dendermonde
Mecheln
Skizze 3.
Lage am 16. August morgens nach der Übergabe von Vlissingen.
Maßstab, Bemerkungen und Zeichenerklärung wie Skizze 2. Einzelheiten siehe Skizze 1.
Schouwen
Zierickzee
Oster Schelde
Transporter
Nord-
Walcheren
Middelburg
Chatham
Vlissingen
Wester Schelde
Süd-Beveland
Goes
Vemeldinge
Borssele
Engl. Flotte u. Fregatten
Breskens
Kadzand
Ternezen
Kadzand Abteilung
Hope
Keats
Popham
Tholen
Bergen op Zoom
Tarayre
Eschen
Valletaux
Batterie
Chambarlhac
Ft Santvliet
Ft Frederik
Ft Bleu
Ft Lillo
Kapellen
Flottille
Rostollant
Ft Doel
Ft Liefkenshoek
Ft de la Perle
Ft St. Philippe
Ft St. Marie
Ft Isabel
Französ. L.S.
Tête de Flandre
Antwerpen
Rupelmonde
Französ. L.S.
Gent
etwa 36 000 Mann, in der Umgebung weitere 16 000, zusammen etwa 52 000 Mann.
Skizze 4.
Lage beim Abbrechen der Expedition, 26./27. August.
Maßstab, Bemerkungen, Zeichenerklärung wie Skizze 2. Einzelheiten siehe Skizze 1.
Schouwen
Zierickzee
Duiveland
Oster Schelde
Transporter
Nord-
Walcheren
Veere
Middelburg
Vlissingen
Wester Schelde
Süd-Beveland
Goes
Hope
Borssele
Breskens
Kadzand
Ternezen
Kadzand-
Walcheren
Schouwen
Transporter
Chatham
Bat
Bergen op Zoom
Batterien
Ft Santvliet
Ft Frederik
Ft Bleu
Ft Lillo
Kapellen
Ft Doel
Ft Liefkenshoek
Ft de la Perle
Ft St. Philippe
Ft Ste. Marie
Ft Isabel
Französ. L.S.
Tête de Flandre
Antwerpen
Rupelmonde
Französ. L.S.
Gent
Dendermonde
über 60 000 Mann täglich zunehmend, in vorbereiteten und verschanzten Stellungen. — Weiter rückwärts vormarschierende Reserven, so daß am 6. September rund 100 000 Mann versammelt waren.
*) Alle englischen Seestreitkräfte

Jahresberichte über die Marine der Vereinigten Staaten für das Rechnungsjahr 1908/09.

Über die jetzt vorliegenden Jahresberichte der Marineverwaltung kann im allgemeinen nur das in der Einleitung zu der vorjährigen Besprechung (Februarheft, 1909) Gesagte wiederholt werden. Eine Neuerung ist von dem jetzigen Marinesekretär Meyer insofern eingeführt worden, als die Berichte der einzelnen Ressorts erst nach seinem eigenen veröffentlicht werden durften. Durch dieses Verfahren sollte offenbar verhindert werden, daß die Öffentlichkeit zu den Ausführungen und Anträgen der Ressorts Stellung nimmt, bevor sie die Ansicht des Verwaltungschefs kennen gelernt hat; dadurch wird einer Agitation zugunsten der Ressort-Anträge usw., wie sie früher schon längere Zeit vor dem Zusammentritte des Kongresses öfter eintrat, der Boden entzogen. Wenn trotzdem in der nachfolgenden Besprechung die frühere Methode beibehalten wird, zunächst die Berichte der Bureaus und erst darauf den des Marinesekretärs selbst zu erörtern, so geschieht dies, weil der letztere nicht auf alle einzelnen Punkte der Bureauberichte eingeht und es überdies nicht uninteressant sein dürfte, die Anschauungen der in der Verwaltung maßgebenden Ressorts kennen zu lernen.

I. Jahresbericht des Bureau of Navigation.

Mit Bezug auf das Schiffsmaterial wird beantragt, für die Ausbildung der Fähnriche der Marineakademie an Stelle der veralteten Schiffstypen drei ältere Linienschiffe heranzuziehen, damit die Fähnriche den praktischen Dienst auf solchen Schiffen kennen lernen, die denjenigen, auf welchen sie später Dienst tun sollen, möglichst ähnlich sind. Ferner wird es als wünschenswert bezeichnet, angesichts der sich stets wiederholenden Unruhen in den mittelamerikanischen Staaten eine Anzahl von Kanonenbooten und sonstigen für die Verwendung in tropischen Gewässern geeigneten kleineren Fahrzeugen dienstbereit zu halten, um dadurch zu vermeiden, daß gegebenenfalls, wie im Vorjahre, Schiffe der routinemäßigen Ausbildung entzogen werden.

Gelegentlich der Erwähnung der Hudson-Fulton-Feier wird wiederum betont, wie wenig es der Würde der amerikanischen Flotte entspreche, wenn bei solchen Gelegenheiten die amerikanischen Befehlshaber stets den fremden im Range nachstehen. Es wird daher die Einführung des Vizeadmiralranges erneut gefordert, zu dem nur solche Flaggoffiziere gelangen sollen, die schon eine Flotte, ein Geschwader oder eine Division befehligt haben. Mit Genugtuung wird die neuerdings eingetretene Herabsetzung des Lebensalters in den höheren Dienstgraden erwähnt, so daß es schon Fregattenkapitäne von 40 Jahren gäbe. Zur Besserung der Beförderungsverhältnisse der jüngeren Offiziere wird jedoch vorgeschlagen, die aus dem früheren Ingenieurkorps kommenden Offiziere (10 Kapitäne zur See und 17 Fregattenkapitäne) über den Etat (als additional numbers) zu führen. Dahingegen wird gegen die überhandnehmende Gewohnheit entschieden Front gemacht, durch Kongreßbeschluß frühere Offiziere wieder in den Dienst einzustellen. Schon Präsident Roosevelt hatte es im letzten Jahre abgelehnt, dahingehende Kongreßbeschlüsse zu genehmigen. Für die Ausbildung von Konstrukteuren

(designing engineers) wird die endgültige Einrichtung einer Ingenieurschule in Verbindung mit der Marineakademie zu Annapolis befürwortet. Zur Ausbildung der Seekadetten und Fähnriche wird endlich ausgeführt, daß bei dem jetzigen Eintrittsalter in die Marineakademie von 16 bis 20 Jahren der Eintritt in den praktischen Dienst zu spät erfolgt. Der Fähnrich verläßt die Akademie im Durchschnitt mit 22 ½ Jahren, oft aber mit 23 bis 24 Jahren, ein Alter, in dem er schon längst praktischen Dienst getan haben sollte. Es wird daher die Herabsetzung des Eintrittsalters auf 14 bis 17 Jahre empfohlen. Das erfordere allerdings eine Änderung der Bedingungen für die Eintrittsprüfung, lasse sich aber leicht durchführen.

Die Ausbildung im Schießen mit Handfeuerwaffen scheint in der Marine noch rückständig zu sein. Zur Beseitigung dieses Mangels sind große Schießstände bei Annapolis und Guantanamo gebaut; der Bau eines gleichen Schießstandes an der pazifischen Küste wird beantragt.

Über die Gefechtsausbildung der Flotte (Training for battle efficiency) wird Folgendes gesagt: Die Schießleistungen steigern sich fortlaufend. Die Bedingungen für das Geschützführerschießen sind dabei verschärft worden; die Entfernung ist auf 2000 Yards (1800 m) erhöht, die Schiffe müssen schlingern und bei der Berechnung der Ergebnisse werden die Trefferprozente mitberücksichtigt. Die neuen Bestimmungen für die battle practice verlangen ein genaues Manövrieren mit den Schiffen und Übung von Gefechtsstörungen jeder Art, letzteres augenscheinlich eine Neuerung. Die letzten Gefechtsschießübungen wurden gegen verankerte Scheiben abgehalten. Die Ergebnisse waren bedeutend besser als im vorigen Jahre, die höchsten Trefferprozente wurden mit den schweren Kalibern erreicht.

Im Laufe des Berichtsjahres wurde dem Bureau die Einrichtung der Kohlendepots und die Aufsicht über sie übertragen. Das Bureau of Supplies and Accounts sollte die Ausrüstung der Depots nach Anweisung des Bureau of Navigation besorgen, das hierfür nach Möglichkeit die Kohlendampfer zu stellen hatte.

Der Stand der Kohlendepots war am Jahresschlusse folgender:

Lfd. Nr.	Name	Vorrat in Tonnen		Bemerkungen
		im Freien	unter Dach	
1.	East Lamoine, Me.	12 000	—	wird selten in Anspruch genommen: keine Änderung beantragt.
2.	Werft Boston, Mass.	—	15 000	genügt allen Anforderungen.
3.	Bradford, R. J.	—	45 000	in ausgezeichnetem Zustande: die wichtigste Station an der atlantischen Küste.
4.	New London, Conn.	8 300	—	wie zu 1.
5.	Werft New York	—	9 000	wird als genügend angesehen, da Kohlen am Orte leicht zu beschaffen.
6.	" Philadelphia	15 000	—	wie zu 5.

Lfd. Nr.	Name	Vorrat in Tonnen		Bemerkungen
		im Freien	unter Dach	
7.	Werft Norfolk	—	—	keine Einrichtungen für Unterbringung und Transport größerer Kohlenmengen auf dieser wichtigen Werft vorhanden; doch besteht kein dringendes Bedürfnis für ein großes Kohlendepot, da die Beschaffungsmöglichkeit in der Nähe unbegrenzt.
8.	„ Charleston	etwa 2500	—	Nachdem die Werft Basis für die Atlantische Torpedoflotte geworden ist, hat es sich als notwendig erwiesen, das Fassungsvermögen zu erhöhen und die Transportvorrichtungen zu verbessern; Pläne werden ausgearbeitet.
9.	„ Key West, Fla.	—	15 000	wie zu 1.
10.	„ Pensacola, Fla.	—	—	keine Einrichtungen vorhanden: bei der geringen Bedeutung des Platzes als Flottenstützpunkt sind solche auch zur Zeit nicht ins Auge gefaßt.
11.	„ New Orleans	5 000	—	wie zu 2.
12.	Guantanamo, Cuba	17 000	—	auf Zementlager. Die Einrichtungen sind ungenügend und es wird beantragt, sobald Mittel flüssig gemacht werden können, Vorkehrungen für Unterbringung und Transport von 50 000 Tonnen zu treffen.
13.	San Juan, Port.	18 000	—	wie zu 2.
14.	Culebra, Westind.	5 000	—	Änderungen zur Zeit nicht beabsichtigt.
15.	Pichilinque Bay, Mexiko	5 000	5 000	dgl.
16.	San Diego, Cal.	—	—	Pläne für ein Depot von 20 000 Tonnen sind vorhanden und eine Kohlenpier ist hergerichtet. Wegen Mangels an Mitteln ist der weitere Ausbau vorläufig eingestellt.
17.	California City Point	20 000	—	Vergrößerung auf 90 000 Tonnen geplant und vom Marinedepartement genehmigt.
18.	Werft Mare Isl. Cal.	30 000	—	genügt, wenn die Einrichtungen unter 17 ausgeführt werden.
19.	„ Puget Sound, Wash.	50 000	24 000	Die Transporteinrichtungen für das offene Lager sind ungenügend und müssen vervollständigt werden, sobald Mittel verfügbar sind.
20.	Sitka, Alaska	8 000	—	Die Transporteinrichtungen sind mangelhaft, doch werden Verbesserungen wegen der geringen Bedeutung des Depots nicht beantragt.
21.	Hawaii	30 000	—	Es fehlen moderne Bekohlungsvorrichtungen, wegen des Ausbaues von Pearl Harbour werden aber Mittel dafür nicht beantragt.
22.	Pearl Harbour	—	—	noch nichts vorhanden, aber eine erstklassige Ausrüstung, entsprechend der Bedeutung des Platzes, ist ins Auge gefaßt.
23.	Tutuila, Samoa	—	5 000	Vergrößerung nicht beabsichtigt.

Lfd. Nr.	Name	Vorrat in Tonnen im Freien	unter Dach	Bemerkungen
24.	Guam	3 000	—	Vergrößerung in Aussicht genommen, sobald wichtigere Depots ausgerüstet sind.
25.	Cavite	—	22 000	Platz für ein offenes Lager unbegrenzt. Unter gewöhnlichen Umständen werden mindestens 100 000 Tonnen vorrätig gehalten. Weiterer Ausbau steht aus, bis der Hauptstützpunkt endgültig bestimmt ist.
26.	Olongapo	—	15 000	wie 25.
27.	Yokohama	—	7 000	

Anmerkung: Aus dem Berichte geht nicht hervor, ob die Vorräte an den einzelnen Plätzen im Durchschnitt überall aufgefüllt gehalten wurden; auch sind die Vorräte „unter Dach" nur dort angegeben, wo das im Berichte ausdrücklich geschehen ist.

Heizöl und Gasolindepots sind vorgesehen für Guantanamo, San Juan, Key West, Charleston, Norfolk und Braford. Die Ausrüstung soll beschleunigt werden angesichts der Tatsache, daß, abgesehen von den Unterseebooten, alle Linienschiffe und ein großer Teil der im Bau befindlichen Torpedobootzerstörer für Ölfeuerung eingerichtet worden sind.

Nachdem ein jährlicher Wettbewerb in der Heizungsersparnis zwischen allen Schiffsklassen angeordnet worden und Preise und Belobigungen dafür ausgesetzt sind, wird beantragt, die hierfür bestimmte Summe von 5000 Dollars auf 15 000 Dollars zu erhöhen und diesen Betrag dem Bureau für steaming exercises zur Verfügung zu stellen, wie das für gunnery exercises bereits der Fall ist.

Der Mannschaftsbestand betrug am Schlusse des Berichtsjahres 44 129 Köpfe, 5081 mehr als im Vorjahre; während des vorhergehenden Winters war der Etat von 44 500 Mann im wesentlichen aufgefüllt gewesen. Die Rekrutierung machte, vorwiegend dank der durch die Linienschiffsreise gesteigerten Popularität der Flotte, geringere Schwierigkeiten als früher, so daß nur das beste Personal angenommen werden konnte (von 91 588 Reflektanten nur 18 713 Mann). Die Zahl der Fahnenfluchtsfälle fiel von 9 Prozent auf 5,5 Prozent, von 5036 auf 3389 Mann. Interessant ist folgender Satz: „Manche Unzuträglichkeit verursachte das Verfahren der Behörden in verschiedenen Teilen des Landes, die nach Verurteilung jugendlicher Verbrecher den Strafvollzug aussetzten, wenn der Verurteilte sich verpflichtete, in die Marine einzutreten. Fast immer wurde dieses richterliche Verfahren jedoch früh genug bekannt, um den Eintritt des Verbrechers verhindern zu können!" Die Zahl der nicht naturalisierten Mannschaften geht ständig herab. Nichtsdestoweniger wird jedoch beantragt, die Bestimmung, nach welcher die Rekruten ein Geburtszeugnis beibringen müssen, wieder aufzuheben und die Naturalisation von einer 4jährigen Dienstzeit abhängig zu machen. Dazu wird angeführt, daß einerseits der Mangel eines Geburtszeugnisses die Einstellung sonst geeigneter Elemente verhindert, während es anderseits für einen Mann des aktiven Dienststandes schwer sei, die jetzige Naturalisationsbedingung — einjähriger Wohnsitz in einem Staate der Union — zu erfüllen.

II. Jahresbericht des Bureau of Ordnance.

Bureauchef war auch während des letzten Jahres der Kontreadmiral Mason. Er berichtet, daß ein neues 50 Kaliber langes 30,5 cm-Rohr fertiggestellt und mit bestem Erfolge erprobt wurde, wonach es jedem fremden Geschütze wenigstens ebenbürtig ist. Das Geschütz entwickelte eine Anfangsgeschwindigkeit von 923 m und eine Mündungsarbeit von 16 260 mt. 5 Schuß ergaben auf 15 000 m nur eine Streuung von 90 m. Die Linienschiffe „Arkansas" und „Wyoming" werden je 12 dieser Geschütze tragen und voraussichtlich die ersten Schiffe mit so mächtiger Armierung sein. — Das neue 35,6 cm-Proberohr wird eine Mündungsgeschwindigkeit von 792 m und eine Mündungsarbeit von 20 316 mt entwickeln. Außerdem ist fleißig an der Aptierung älterer Geschütze gearbeitet worden, besonders mit Bezug auf die Erneuerung der Zielvorrichtungen. Die größte Arbeit verursachte das Nachziehen der 30,5 cm-Rohre der Linienschiffe bis einschließlich derer der „Virginia"-Klasse.

Über die Armierung neuer Schiffe enthält der Bericht folgende Angaben:

Die Linienschiffe „Florida" und „Utah" zehn 30,5 cm-L/45 mit neuem Ladungsraum, verstärktem langen Feld und erhöhter Mündungsgeschwindigkeit und sechzehn 12,7 cm-SK neuen Modells. Diese Geschütze verwenden Patronenhülsen, besitzen eine Mündungsgeschwindigkeit von 960 m und verfeuern ein Geschoß von 22,7 kg.

Die Linienschiffe „Arkansas" und „Wyoming" erhalten zwölf 30,5 cm-L/50 der oben genannten Art und einundzwanzig 12,7 cm-SK des neuen Modells.

Die neuen Torpedobootzerstörer erhalten fünf 7,6 cm halbautomatische Geschütze mit neuen Verschlüssen, die neuen Kohlendampfer vier 7,6 cm derselben Art.

Die 30,5 cm-Geschütze L/40 der „Ohio", „Missouri" und „Virginia" sowie der Monitors „Cheyenne", „Ozark" und „Tonopah" sind neu gezogen und bis zur Mündung umringt, wodurch ihre Leistung so verbessert worden ist, daß sie der der 30,5 cm-L/45 nahezu gleichkommt. Dieselbe Änderung soll möglichst bald an allen älteren 30,5 cm-Geschützen ausgeführt werden.

Die neuen 20,3 cm-Geschütze M/VI der Panzerkreuzer der „Maryland"-Klasse sind fertig und sollen im neuen Etatsjahre auf allen Panzerkreuzern die älteren 20,3 cm-Geschütze M/V ersetzen, die nach Aptierung zu den Reservebeständen übergeführt werden sollen.

Die alten 3 und 6 Pfünder sind zum großen Teil auf den älteren Schiffen bereits durch neue 7,6 cm-SK für die Torpedobootsabwehr ersetzt worden und werden den Reservebeständen für die Armierung von Hilfskreuzern zugeführt.

Die neuen Rohrkonstruktionen haben auch den Bau neuer Turmlafetten bedingt, wobei es möglich wurde, die Schildzapfen weiter nach vorn zu legen und dadurch die Pforten zu verkleinern; gleichzeitig gelang es hierbei, die Parallelität der Seelenaxe sicherzustellen und Schwierigkeiten zu beseitigen, die bisher dadurch entstanden, daß sich die Axlage beim Schießen veränderte.

Auf den neuen Schiffen wird die Munitionsförderung nach dem two stage-System mit elektrischem Antrieb und davon unabhängiger Hilfsheißvorrichtung ausgeführt. Für die älteren Schiffe befindet sich eine pneumatische Munitionsheißvorrichtung im Versuch; die bisherigen Ergebnisse sprachen für ihre Einführung. Die un-

zureichenden Mittel werden jedoch eine schnelle Neuadjustierung der Türme der älteren Schiffe nicht gestatten.

Die Panzerlieferungen haben im Berichtsjahre im allgemeinen befriedigt, obgleich von den gestellten strengen Bedingungen nicht abgewichen wurde. Im verflossenen Jahre wurden insgesamt 9418 Tonnen in nahezu gleichen Teilen an die drei in Betracht kommenden Firmen vergeben. Davon wurden im Berichtsjahre 7588 Tonnen geliefert, am 1. Juli standen aber noch die Lieferung von 7959 Tonnen aus, die zum Teil schon im Jahre 1907 bestellt waren. Dazu kommen noch etwa 13 000 Tonnen für die beiden Linienschiffe „Arkansas“ und „Wyoming“.

Im Berichtsjahre standen für artilleristische Versuche aller Art 100 000 Dollars zur Verfügung. Da ihr Umfang jedoch auf allen Gebieten zugenommen hat und wichtige Versuche, besonders solche der inneren Ballistik und der Geschoßkonstruktion, noch der Erledigung harren, so mußten für das neue Jahr eine Erhöhung der Fonds auf 200 000 Dollars gefordert werden.

An der Pulverzusammensetzung sind Änderungen von Belang nicht vorgenommen worden und auch in naher Zukunft nicht zu erwarten; indessen sind Versuche im Gange mit einer neuen Pulverform, bis jetzt mit guten Ergebnissen. Das jetzige Nitrocellulose-Pulver ist angeblich auf einen Stand der Vollkommenheit gebracht worden, der wenig Raum für Verbesserungen bietet. Erfolgreiche Versuche mit Kühlvorrichtungen haben zu dem Entschlusse geführt, die neuen Schiffe mit solchen Kühlvorrichtungen zu versehen und sie gelegentlich auch auf den älteren Schiffen einzubauen. Es ist ferner eine einfache und zweckentsprechende Methode ermittelt worden, um die Stabilität des Pulvers an Bord zu untersuchen, und die Schiffe werden so schnell wie möglich mit den dazu erforderlichen Instrumenten ausgerüstet werden. Die Reservevorräte sind angewachsen, jedoch noch nicht genügend. Die Regierungsfabriken sind, wenn sich ihre Leistungsfähigkeit auch gehoben hat, doch noch nicht imstande, den Kriegsbedarf zu liefern. Hieraus erwächst die Notwendigkeit, die Privatfabrikation zu unterstützen, damit die Marine die Sicherheit erhält, im Laufe eines Krieges den entstehenden Bedarf decken zu können.

Hand in Hand mit der Verbesserung des Pulvers ist die Geschoßfabrikation gegangen. Änderungen in der Geschoßform haben zu einer beträchtlichen Erhöhung der Schußentfernung, der Rasanz und schließlich auch der Wirkung am Ziele geführt. Eine Änderung an den Führungsringen steigert die Sicherheit der Geschoßführung auch aus verhältnismäßig ausgeschossenen Rohren und damit die Gebrauchsfähigkeit der Rohre selbst. Durch ausgedehnte Versuche ist man endlich auch zu zufriedenstellenden Ergebnissen in der Zünderkonstruktion gelangt. Die Reservebestände an Panzergeschossen sind noch ungenügend, weil zur Zeit nur drei Fabriken solche herstellen und nicht ausreichend liefern. Andere Fabriken würden liefern können, verlangen aber zu hohe Preise.

Für die Abfeuerungsvorrichtungen und die Beleuchtung der Visierapparate sind auf den Linienschiffen und Panzerkreuzern an Stelle der Trockenzellen Akkumulatorenbatterien eingeführt worden.

Eine wesentliche Verbesserung ist auch an den Entfernungsmessern und Fernrohrvisieren eingeführt. Der neu bestellte Entfernungsmesser soll allen bisherigen weit überlegen sein.

Die Fortschritte in der Behandlung des Materials sind bemerkenswert und haben dazu beigetragen, daß verhältnismäßig wenig Unfälle bei den Schießübungen vorgekommen sind.

Im Torpedowesen haben sich gleichfalls die Verhältnisse gebessert, wenn es auch immerhin noch etwa 2 Jahre dauern wird, bis die Marine hinreichend mit Torpedos versehen ist. Durch Ankauf im Auslande und vermehrte Lieferung im Inlande sowie durch die Einrichtung der Torpedowerkstatt in Newport hat sich jedoch die Lage gehoben; es werden Mittel beantragt zur Errichtung einer Torpedowerkstatt an der pazifischen Küste. Alle Schiffe, die mit 53 cm-Rohren versehen sind (alle neueren Linienschiffe bis zur „Rhode Island"-Klasse einschließlich und die neueren Panzerkreuzer des „Tenessee"- und „North Carolina"-Typs), erhalten Torpedos neuester Art.

An Minen wurden 95 Stück einer neuen Art beschafft. Für einen Minendampfer, dessen Indienststellung zum 1. Juli 1910 beabsichtigt ist, sollen noch Minen bereitgestellt werden.

Schließlich wird auf den Mangel an Munitionsschiffen hingewiesen, der auch schon in Friedenszeiten fühlbar ist, im Kriegsfalle jedoch bedenklich erscheint.

III. Jahresbericht des Bureau of Equipment.

Der Jahresbericht dieses Bureaus, dessen Chef während des Berichtsjahres noch der Kontreadmiral Cowles war, ist zwar umfangreich, bietet aber wenig von größerem Interesse. Durch größte Sparsamkeit ist es gelungen, mit den bewilligten 10 Millionen Dollars auszukommen; davon entfallen 5 450 000 auf die Kohlenversorgung der Flotte einschließlich Kohlendepots und 4 150 000 Dollars auf die sonstige Ausrüstung der Schiffe. Die Feuerleitungseinrichtungen sind auf Grund von Versuchen verbessert worden. Scheinwerfer mit elektrischem Fernantrieb sind in der Zahl von acht Stück für jedes Schiff der Atlantischen Flotte beschafft; sie werden möglichst hoch aufgestellt. Auch die Innenbeleuchtung der Schiffe ist verbessert worden, um den Besatzungen zum Lesen und Schreiben bessere Bedingungen zu schaffen.

Besonderes Gewicht wird auf die erzielten Fortschritte in der Funkentelegraphie gelegt. Bei Washington wird eine Station für 3000 sm Reichweite mit ununterbrochenem Betriebe errichtet, die gleichzeitig mit Einrichtungen versehen werden soll, welche die Geheimhaltung der Funksprüche sichern. Es ist ferner ein Vertrag abgeschlossen worden, um alle Schiffe ersten Ranges und die Unterseeboote mit Unterwasser-Signalapparaten zu versehen.

Zum Schlusse wird unter Berichterstattung über die erfolgreiche Tätigkeit des Hydrographischen Amtes auf die Notwendigkeit hingewiesen, die Union von dem fremden Kartenmaterial unabhängig zu machen und unvermessene Gewässer, in denen die Union Interessen besitzt oder voraussichtlich gewinnen wird, durch die Marine vermessen zu lassen.

IV. Jahresbericht des Bureau of Construction and Repair.

Der Chefkonstrukteur Capps betont als das wichtigste den empfindlichen Mangel an Dockgelegenheiten und fordert energisch die möglichst schnelle Fertigstellung der Trockendocks zu New York, Puget Sound und Pearl Harbour. Der Bau weiterer

großer Docks müsse allen anderen Werftverbesserungen vorangehen. Das Dock zu Mare Island sei nahezu fertig. Auch im übrigen sei der Zustand der Werften kein befriedigender. Die Verhältnisse an der pazifischen Küste scheinen für den Schiffbau so ungünstig zu sein, daß man die Hilfe des Kongresses in Anspruch genommen hat und bis dahin den Bau von Kohlendampfern an dieser Küste aussetzen will.

Über die zur Zeit der Berichtsaufstellung im Bau befindlichen Schiffe und Fahrzeuge werden nachstehende Angaben von Interesse (siehe nebenstehende Tabelle) gemacht; bei den Bauzeiten ist zu bedenken, daß die Schiffe nach Beendigung der Probefahrten noch immer mehrere Monate in den Werften liegen, ehe sie indienststellungsbereit werden. Diese Zeit ist der Bauzeit noch zuzurechnen.

Überschreitungen des Ablieferungstermins scheinen demnach jetzt nicht mehr vorzukommen.

Von 20 Torpedobootzerstörern, die sich bei verschiedenen Firmen in Bau befanden, und für die eine Bauzeit von 22 bis 24 Monaten vorgesehen war, sind fünf noch im Berichtsjahre fertiggestellt, zehn werden im Herbst 1910, die letzten fünf im Sommer 1911 fertig.

Von 16 Unterseebooten sollte die Fore River Shipbuilding Comp. sieben noch im Herbst 1909 fertigstellen, die letzte Ablieferung sollte im Oktober 1911 erfolgen. Für diese Boote schwankt die bewilligte Bauzeit zwischen 20 und 30 Monaten.

Endlich befanden sich noch sieben Kohlendampfer für die Flotte im Bau, von denen vier inzwischen abgeliefert und in Dienst gestellt worden sind.

Um die Arbeitsverteilung auf den Werften zu verbessern, wird vorgeschlagen, für die Flotten Reserveschiffe zu bestimmen und bereitzuhalten, die für solche Schiffe eintreten können, auf denen Arbeiten von mehr als 30tägiger Dauer erforderlich sind. Auf diese Weise würden die Verbände in ihren Übungen weit weniger gestört, als durch die jetzige Methode, bei der die Schiffe in großer Zahl periodisch auf die Werften gehen und diese mit Arbeiten überhäufen, während in den übrigen Monaten Arbeitsmangel vorhanden ist; die Leistungsfähigkeit der Werften nnd die Wirtschaftlichkeit ihrer Arbeitsführung würden gleichmäßig gewinnen.

V. Jahresbericht des Bureau of Steam Engineering.

Der Bericht ist von dem neuen Chefingenieur Hutch J. Cone gezeichnet, der das Bureau im Mai 1909 übernahm, nachdem die einige Monate vorher von dem früheren Marinesekretär angeordnete Vereinigung dieses Bureaus mit demjenigen of Construction and Repair unter der Leitung des Chefkonstrukteurs der Marine sich als unpraktisch erwiesen hatte. Zu dieser Vereinigung hatte die dem Marinesekretär vorschwebende Idee der „Consolidation“ aller technischen Arbeiten in der Marineverwaltung geführt, die in erster Linie Ersparnisse bezweckte. Es war jedoch nicht hinreichend berücksichtigt worden, daß erstens das technische Personal des Schiffbauressorts nicht ohne weiteres ausreichend befähigt war, die Arbeitsausführung auf dem Gebiete des Maschinenbauwesens richtig zu beurteilen und zu leiten, wodurch Stockungen und teilweise Verwirrung auf den Werften eintraten, sodann aber auch, daß das Bureau of Steam Engineering einmal gesetzlich bestand und für die Arbeiten und Ausgaben in seinem Gebiete gesetzlich verantwortlich war. Da man das Bureau

Schiffsart	Name	Baufirma	Kontraktliche Bauzeit (Monate)	Vertragsabschluß	Datum der ersten Materialbestellung	Datum der Kiellegung	Ablieferungszeit nach Vertrag	Ablieferung verschoben auf	(Voraussichtliche) Zeit der Fertigstellung	Stapellauf
Linienschiff	„Michigan"	New York Shipbuilding Comp.	40	20. 7. 1906	11. 8. 1906	17. 12. 1906	20. 11. 1909	—	31. 8. 1909	26. 5. 1908
„	„South Carolina"	Wm. Cramp & Sons	41	21. 7. 1906	14. 11. 1906	18. 12. 1906	21. 12. 1909	—	5. 11. 1909	11. 6. 1908
„	„Delaware"	Newport News Shipbuilding Comp.	36	6. 8. 1907	12. 8. 1907	11. 11. 1907	6. 8. 1910	—	31. 1. 1910	6. 2. 1909
„	„North Dakota"	Fore River Shipbuilding Comp.	34½	6. 8. 1907	12. 8. 1907	16. 12. 1907	21. 6. 1910	18. 7. 1910	—	20. 11. 1908
„	„Florida"	Werft New York	?	—	2. 11. 1908	9. 5. 1909	—	—	9. 6. 1911	—
„	„Utah"	New York Shipbuilding Comp.	32	26. 11. 1908	7. 12. 1908	15. 3. 1909	26. 7. 1911	—	3. 5. 1911	—
„	„Wyoming"	Wm. Cramp & Sons	32	13. 9. 1909	—	—	—	—	14. 6. 1912	—
„	„Arkansas"	New York Shipbuilding Comp.	32	13. 9. 1909	—	—	—	—	25. 5. 1912	—

ohne Kongreßbeschluß nicht einfach abschaffen konnte, so hatte man seine Tätigkeit lediglich auf die Bearbeitung der Pläne für Maschinen usw. beschränkt, seine übrigen Aufgaben jedoch dem Schiffbauressort zugewiesen. Die oben erwähnten Mißstände und Schwierigkeiten nötigten jedoch dazu, das Bureau in seinem früheren Umfange wieder herzustellen. Aus den Angaben des Berichts über die Tätigkeit auf den Werften ergibt sich im einzelnen, wie störend die erwähnte Consolidation vielfach gewirkt hat.

In längerer Ausführung spricht sich der Bericht über den Stand der Ingenieurfrage in der Marine aus. Danach ist man jetzt mit der Verschmelzung des Seeoffizier- und des Ingenieurkorps durchaus zufrieden. Die Vorbildung der Offiziere auf der Marineakademie könne keine bessere sein und der Zustand der Maschinen nach der in letzter Zeit erfolgten erhöhten Inanspruchnahme habe bewiesen, daß das Personal seiner Aufgabe vollkommen gewachsen sei. Es sei schon eine völlig ausreichende Zahl von Offizieren zur Besetzung der Stellen als leitende Ingenieure vorhanden. Auch das Unterpersonal und besonders die Deckoffiziere befänden sich auf der Höhe der an sie gestellten Anforderungen. Nur nach einer Richtung hin sei der Bedarf noch nicht völlig gedeckt: der an Konstruktionspersonal (designing engineers). Für diesen Dienstzweig seien die Seeoffiziere nicht ohne weiteres geeignet und es müsse dafür gesorgt werden, daß stets hinreichend ausgebildetes Personal vorhanden sei. Zu diesem Zwecke seien zunächst zehn geeignete Offiziere von mindestens dreijähriger Bordерfahrung, die sich dazu gemeldet hätten, zu der neu eingerichteten Ingenieurschule bei der Marineakademie kommandiert worden, und nach den hieraus gewonnenen Erfahrungen werde man weiterhin in der Sonderausbildung des erforderlichen Personals vorgehen. Um das allgemeine Interesse am Ingenieurdienste im Offizierkorps zu beleben und die praktische Erfahrung zu erhöhen, wird die Abhaltung von Wettfahrten zwischen den Schiffen befürwortet, wobei gleichzeitig Fortschritte in der Ökonomie erzielt würden.

Über die aus den Vergleichsprobefahrten der drei Scouts gewonnenen Erfahrungen wird ein Sonderbericht in Aussicht gestellt. Vorläufig wird nur angegeben, daß die Schiffskörper aller drei Schiffe im wesentlichen gleich und für eine Höchstgeschwindigkeit von 24 kn, der eine Maschinenleistung von 16 000 Pferdestärken entspricht, entworfen sind.

Die Ergebnisse der Versuche mit Ölfeuerung auf dem Monitor „Cheyenne“ (früher „Wyoming“) werden als sehr befriedigend bezeichnet; indessen waren die verwendeten Druckluftapparate zu schwer und umfangreich, um in entsprechender Ausdehnung auf den großen Schiffen aufgestellt werden zu können, die ohnehin für Kohlen- und Ölfeuerung eingerichtet werden müssen. Auf diesen Schiffen könnten nur Systeme zur Verwendung gelangen, die mit mechanischer Zerstäubung des Öles bei hohen Temperaturen arbeiten, wobei die erforderliche Verbrennungsluft durch die gewöhnlichen Vorrichtungen für künstlichen Zug geliefert wird.

Die Entwicklung großer Gasmaschinen in Verbindung mit Gaserzeugern mache so schnelle Fortschritte, daß die Marine ihnen in erhöhtem Maße durch Versuche folgen müsse. Es werden daher die Mittel beantragt, um eine entsprechende Gasmaschine auf einem Kohlendampfer einzubauen.

VI. Jahresbericht des Bureau of Yards and Docks.

Der Chef des Bureaus, M. Holliday, setzt zunächst die Verhältnisse auf den verschiedenen Werften, ihre Leistungen während des Berichtsjahres und ihre Forderungen für die Zukunft auseinander. Danach ist die Lage keineswegs befriedigend; im besonderen wird ausgesprochen, daß die Dockeinrichtungen in keiner Weise mit der schnellen Vergrößerung der Schiffe Schritt gehalten haben. Im einzelnen wird folgendes berichtet:

Das Dock zu Mare Island ist nahezu fertig. Hinsichtlich des neuen Docks zu New York ist die Lage nach wie vor wenig hoffnungsreich und auch die Fertigstellung des Docks zu Puget Sound hat sich durch Weiterungen bei den Vertragsabschlüssen verzögert. Der Bau des Docks zu Pearl Harbour ist kurz vor Abschluß des Berichts in Angriff genommen worden. So besitzt die Marine noch kein einziges Dock, das imstande wäre, eines der neu bewilligten großen Linienschiffe aufzunehmen. Die Trockendocks zu Puget Sound und Pearl Harbour werden dagegen, wenn fertig, jedes vorhandene und geplante Schiff der Flotte aufnehmen können; das gleiche wird bei dem neuen Dock zu New York der Fall sein; dieses Dock wird wohl breit und tief, kaum aber lang genug sein für ein den großen fremden Panzerkreuzern ähnliches Schiff. Die neuen Docks zu Norfolk und Charleston können mit verhältnismäßig geringen Kosten für die Aufnahme der größten Schiffe verlängert werden; ihre Breite und Tiefe reicht jetzt aus. Die Mittel für einen neuen 100 Tonnen-Schwimmkran werden angefordert.

Um den immer noch vorhandenen Mangel an Hafenbau-Ingenieuren zu heben, wird die Besserstellung dieser Beamtenklasse in bezug auf Rang und Gehalt von neuem empfohlen.

VII. Jahresbericht des Bureau of Medicine and Surgery.

Der Bericht des Generalstabsarztes Dr. Rixey deckt sich inhaltlich im ganzen und großen mit dem vorjährigen, und es kann nur wiederholt werden, daß er eine eingehendere fachmännische Besprechung verdient, als sie an dieser Stelle zulässig ist. Die unzureichende Zahl der Ärzte und die Schwierigkeit der Ergänzung des Personals wird abermals hervorgehoben mit dem Bemerken, daß an eine Beseitigung des Mangels ohne Besserung der Rang- und Gehaltsverhältnisse, besonders in den unteren Klassen, nicht zu denken ist. Während im Heere der unterste Dienstgrad neben den übrigen Bezügen des Leutnantranges an Wohnung, Heizung, Beleuchtung usw. ein Gehalt von 2100 Dollars erhält, kann die Marine den Reflektanten nur 1400 Dollars — ohne alle sonstigen Bezüge — bieten. Außer der Gleichstellung der Marineärzte mit denen des Heeres wird die Errichtung eines Korps von Reserveärzten empfohlen, aus denen sich die aktiven Ärzte rekrutieren können. Zur Begründung wird noch angeführt, daß am Schlusse des Berichtsjahres die Zahl der Bewerber für den ärztlichen Dienst in der Armee 235 betrug, während sich zur Marine nur 29 gemeldet hatten. Zu gleicher Zeit waren für die ärztliche Versorgung des Marinepersonals in Höhe von 52 913 Köpfen nur 248 Ärzte vorhanden. Es kam also ein Arzt auf 254 Mann, wohingegen das Verhältnis im Vorjahre noch 1 : 210 gewesen war.

Über die Sterblichkeit in der Marine während des Berichtsjahres wird folgendes angeführt: Von im ganzen 305 Todesfällen kam die Höchstzahl mit 47 auf Ertrinken; es folgten Tuberkulose mit 30, Lungenentzündung mit 24, Herzleiden mit 21 und Brightsche Krankheit mit 15.

Der Krankenzugang stellte sich günstiger; er betrug im Berichtsjahre 611,05 ‰ gegen 630,08 ‰ des Vorjahres und 649,05 ‰ des zehnjährigen Durchschnitts 1897/1906. Dahingegen war die Sterblichkeit infolge von Krankheit etwas angestiegen, auf 3,53 ‰ gegen 3,49 ‰ im Vorjahre.

Die überwiegende Mehrzahl der Erkrankungen kommt wieder auf die venerischen. Belehrung und Prophylaxe haben jedoch schon sichtlich zu Erfolgen in der Bekämpfung dieses „größten Feindes der Gesundheit in der Marine" — geführt und beispielsweise auf dem Kreuzer „Galveston" eine Verminderung der Erkrankungen um 90 bis 95 Prozent bewirkt. Als besonders bemerkenswert wird ferner die Zunahme der Erkrankungen an „Ziegenpeter" gemeldet, von welchem im Berichtsjahre 1392 Fälle vorkamen. Die Verbreitung dieser Krankheit wird auf die Unsitte zurückgeführt, das Zugband des Tabakbeutels mit den Zähnen zu bedienen, wodurch die Krankheit bei der Weitergabe des Tabakbeutels übertragen wird.

Um die Zunahme von Herzerkrankungen auf der Marineakademie durch Übertreibungen bei athletischen Übungen zu verhindern, wird die Beaufsichtigung durch einen Arzt empfohlen.

Schließlich wendet sich der Bericht gegen den Vorschlag, die neuerdings vorgeschriebenen jährlichen Leistungsproben der Offiziere im Gehen, Reiten usw. durch ausgedehntere Wachen auf Kommandobrücke oder im Maschinenraum zu ersetzen, weil hierdurch weniger die körperliche als die moralische Leistungsfähigkeit des betreffenden, nachgewiesen werde.

VIII. Jahresbericht des Bureau of Supplies and Accounts.

Der Bericht des Generalzahlmeisters Rogers, der seit 3 Jahren an der Spitze des Bureaus steht, verbreitet sich ausführlich über die günstigen Erfahrungen, die mit dem auf den Werften eingeführten neuen Abrechnungssystem gemacht worden sind. Da dieser Gegenstand einerseits speziell amerikanische Verwaltungseigentümlichkeiten betrifft, anderseits aber auch in einem besonderen Aufsatze über die Reorganisation der Verwaltung besprochen worden ist, so soll an dieser Stelle nicht weiter darauf eingegangen werden. Das Wesentlichste an den Neuerungen ist, daß man an der Zentralstelle und auf jeder Werft ein besonderes Abrechnungsbureau eingerichtet hat, das so arbeitet, daß man jederzeit den Stand der Fonds und der für die Ausgaben geleisteten Arbeiten und Lieferungen übersehen kann. Besonders interessant aber ist auch für uns — im Hinblick auf die an den Kieler Werftprozeß geknüpfte Kritik — folgender Satz des Berichtes: „Es ist nicht zu erwarten, daß es möglich sein wird, die Herstellungskosten in der Marine durchweg auf die in geschäftlichen Unternehmungen erreichten herabzudrücken; denn Marinewerften, die nur für militärische Zwecke da sind, müssen auf alle und jede Art von Arbeit in der Flotte eingerichtet sein, um Anforderungen gerecht werden zu können, die nicht vorherzusehen sind und bei denen Perioden äußerster Arbeitsanhäufung mit solchen geringer Beschäftigung wechseln."

In dem Berichte wird ferner auf die Erfolge in der Kohlenökonomie auf den Schiffen hingewiesen. Es sei dadurch möglich geworden, den gesteigerten Anforderungen des Rechnungsjahres sogar mit einem verringerten Geldetat gerecht zu werden. Die Schiffe verbrauchten im Berichtsjahre 813 615 Tonnen Kohle in dem Verhältnis von 57,73 Prozent für Dampfzwecke, 19,24 Prozent für elektrische Beleuchtung, 10,12 Prozent zum Destillieren, 9,87 Prozent für Heizung, Schiffsreinigung usw. und 1,53 Prozent für die Dampfbeiboote. Es ist mit Hilfe der geologischen Gesellschaft eine Untersuchung im Gange, um die Leistungsfähigkeit aller Kohlenminen des Landes und die Güte der geförderten Kohle festzustellen; 150 Minen in den Feldern Virginias waren bereits untersucht. Endlich ist die Beschaffung von Heizöl für die verschiedenen vom Bureau of Navigation eingerichteten Öldepots zu den niedrigsten Marktpreisen eingeleitet.

IX. Jahresbericht des Marinecorps.

Der Kommandeur der Marineinfanterie, Generalmajor Elliot, meldet, daß die Rekrutierung im Berichtsjahre größere Schwierigkeiten bereitet habe; es fehlten 436 Mann am Etat. Auch sonst habe die Truppe nicht immer den gesteigerten Anforderungen genügen können; so haben beim Stabe neun verabschiedete Offiziere in aktiven Stellungen verwendet werden müssen. Die Kasernierungsverhältnisse sind vielfach ungünstig. Schließlich wird der Antrag erneuert, einen besonderen Transportdampfer für die Marineinfanterie zur Verfügung zu stellen.

X. Jahresbericht des Generalauditeurs.

Der Bericht enthält zunächst statistisches Material über die gerichtlichen Bestrafungen. Es wurden Kriegsgerichte abgehalten über 22 Offiziere und 1750 Mann, eine Verminderung von 84 gegen das Vorjahr. Die Zahl der Standgerichte wuchs jedoch um 2298, auf 9127; die der neu eingeführten deck courts betrug bisher 1761 mit einem monatlichen Durchschnitt von 503. — Zur besseren Wahrnehmung des Gerichtsdienstes wird die Schaffung eines Korps von Marineauditeuren empfohlen, das aus Offizieren bestehen soll, die eine Prüfung in Gesetzeskenntnis und Strafrechtspflege abzulegen haben. Dem Generalauditeur unterstehen auch die verschiedenen Prüfungsausschüsse für Beförderung und Ausscheiden der Offiziere. Aus deren Berichten ist zu erwähnen, daß von 143 Bewerbern um Leutnantsstellen in der Marineinfanterie aus dem bürgerlichen Leben nur 64 die Prüfung bestanden haben.

XI. Jahresbericht des Marinesekretärs.

Der Marinesekretär Meyer befürwortet im allgemeinen die von den Bureaus gemachten Vorschläge, speziell auch diejenigen des Bureau of Navigation hinsichtlich der Naturalisationserleichterung und der Wiederanstellung verabschiedeter Offiziere durch Kongreßbeschluß. Auch tritt er dem Vorschlage bei, die Ingenieuroffiziere als extra numbers zu führen, indem er im übrigen seine Befriedigung über den Stand des Ingenieurwesens in der Marine ausspricht. Zu der Offizierfrage im allgemeinen würden Vorschläge für Etatserhöhungen für später in Aussicht gestellt, die auch das Beförderungswesen regeln sollen. In einer Statistik wird nachgewiesen, daß das

amerikanische Seeoffizierkorps gegenüber demjenigen anderer Flotten der Zahl nach erheblich zurücksteht und in den höheren Rangklassen zu alt ist. Danach besitzt:

England 96 Flaggoffiziere — im ganzen 4034 Seeoffiziere und Ingenieure bei insgesamt 128 522 Mann,

Frankreich 45 Flaggoffiziere — im ganzen 2327 Seeoffiziere und Ingenieure bei insgesamt 54 174 Mann,

Deutschland 36 Flaggoffiziere — im ganzen 2098 Seeoffiziere und Ingenieure bei insgesamt 54 067 Mann,

Japan 68 Flaggoffiziere — im ganzen 2111 Seeoffiziere und Ingenieure bei insgesamt 46 485 Mann,

Vereinigte Staaten 27 Flaggoffiziere — im ganzen 1173 Seeoffiziere und Ingenieure bei insgesamt 55 548 Mann.

(In der englischen Gesamtstärke sind 3267 Mann der coast guards enthalten.)

Dazu kommen noch an Marineinfanterie:

England	457	Offiziere und	20 991	Mann,
Deutschland	104	" "	1 415	"
Vereinigte Staaten . .	334	" "	9 112	"

Zu dem Lebensalter der Flaggoffiziere wird angeführt, daß das Durchschnittsalter der Kontreadmirale beträgt:

in England	53	Jahre	1 Monat
" Frankreich	58	"	3 Monate
" Deutschland	53	"	0 Monat
" Japan	52	"	3 Monate,

während in der Unionsflotte der jüngste Kontreadmiral 58 Jahre 9 Monate, der älteste 61 Jahre 11 Monate alt ist und das Durchschnittsalter 60 Jahre 8 Monate beträgt.

Zur Marinereserve sollen gehören Mannschaften, deren bürgerlicher Beruf oder Sportinteressen sie mit dem Seeleben in Berührung bringen. Solche Leute finden sich in der Fischereiflotte, auf den Schiffen auf den Großen Seen und in der Küstenschiffahrt. Die Aufstellung einer nationalen Marinemiliz, ähnlich wie beim Heere, wird als Notwendigkeit bezeichnet. Die Aufgaben dieser Miliz im Kriegsfalle rechtfertigen die dafür notwendigen Ausgaben für Schulung und Disziplinierung.

Der weitere Ausbau der Marinestation zu Guantanamo (Cuba) wird befürwortet, ebenso die Schaffung einer Inspekteurstelle für das Torpedo- und Unterseebootswesen.

Für den Ausbau der Flotte wird die Bewilligung von zwei Linienschiffen und einem Werkstattschiff gefordert. Die Linienschiffe sollen dem all-big-gun-Typ angehören und mit den bereits bewilligten ein Geschwader von acht in der Hauptsache gleichartigen Schiffen bilden. Zur Begründung wird angeführt, daß das all-big-gun-Linienschiff das Rückgrat der Flotten aller Hauptseemächte bildet; auch Spanien, Brasilien und Argentinien bauen solche Schiffe, und von Chile wird die gleiche Absicht gemeldet. Das Deplacement wächst mit jedem Neubau, und das gleiche scheint sich auch bezüglich des Kalibers der Hauptarmierung zu entwickeln; hierin liege in Zukunft

vielleicht der Unterschied zwischen dem modernen Linienschiffe und dem modernen Panzerkreuzer. Der geschützte Kreuzer älteren Typs werde durch den schnellen, aber leicht bewaffneten Scout ersetzt.

Das Werkstattschiff wird nach den Erfahrungen der Linienschiffsreise, bei der man sich mit einem unvollkommen ausgerüsteten Fahrzeuge habe begnügen müssen, als notwendig bezeichnet.

Gegenüber den Behauptungen, daß die Flotte unverhältnismäßig hohe Ausgaben erfordere, wird in einer statistischen Zusammenstellung, welche die Zeit von 1801 bis 1910 in zehnjährigen Perioden umfaßt, nachgewiesen, daß das Verhältnis der Marineausgaben zu dem Nationalvermögen fast ständig herabgegangen ist und für die letzten 10 Jahre im Durchschnitte nur 0,74 der Verhältniszahl von 1801/10 beträgt. Während damals das Nationalvermögen 1,3 Milliarden, die Marineausgaben 1,6 Millionen Dollars ausmachten, stellen sich die entsprechenden Zahlen jetzt auf 110 Milliarden bzw. 100,7 Millionen; die Verhältniszahl betrug für 1801/10 0,00123, für 1900/10 0,00091 Prozent, im Durchschnitte der 110 Jahre 0,00120 Prozent. Am höchsten war sie für die Periode 1811/20 mit 0,00269, am niedrigsten für 1881/90 mit 0,00030 Prozent. Hieraus ergibt sich also, daß das Verhältnis auch jetzt trotz der gesteigerten Anforderungen nach fast 30 Jahren maritimen Niederganges ein durchaus günstiges ist.

Auf die umfangreichen Ausführungen des Marinesekretärs zur Reorganisationsfrage soll mit Rücksicht auf die Besprechung dieses Themas an anderer Stelle (Februarheft) nicht näher eingegangen werden. Nicht uninteressant ist aber die dort nicht erwähnte Begründung der Reorganisation durch den Marinesekretär. Er betont, daß der größte Mangel der bisherigen Organisation in dem Fehlen einer Abteilung bestehe, die sich speziell mit der militärischen Verwendung der Flotte zu beschäftigen hat und dem Marinesekretär im Falle der Uneinigkeit zwischen den einander koordinierten Bureaus verantwortlichen Rat erteilen könne, und sagt weiterhin: „Von Anfang an ist in der Marine das Hauptgewicht darauf gelegt worden, Schiffe zu beschaffen. Man könnte die gegenwärtige Lage mit derjenigen einer Eisenbahnverwaltung vergleichen, bei der nach dem Bau des Bahnkörpers, der Beschaffung des rollenden Materials und der Einrichtung des Verwaltungsbureaus keine Betriebsbehörde geschaffen ist. So fehlt dem Marinedepartement gewissermaßen das Betriebsbureau. Diese Tatsache trat klar an den Tag, als im Bürgerkriege Mr. Fox, ein früherer Seeoffizier, zum Untersekretär der Marine ernannt wurde und Chef der „operating division“ wurde, und wiederum, als im spanischen Kriege der „war board“, gemeinhin der „strategy board“ genannt, schleunigst gebildet werden mußte. Die richtige Lösung besteht darin, eine Operationskanzlei zu schaffen für alle Zeit, deren Aufgabe in der Hauptsache darin besteht, Kriegspläne aufzustellen und die Kriegsbereitschaft der Flotte zu sichern. Dann brauchen die ersten Kriegshandlungen, wenn alles darauf ankommt, nicht aufs Geratewohl unternommen zu werden, weil alles vorher ausgearbeitet ist.“ Der Minister erwähnt sodann, daß es in den letzten sieben Jahren sechs Marinesekretäre gegeben habe. Wie könne da der Marinesekretär, dem die Sachkenntnisse fehlen, aus voller Autorität und Verantwortung für den Betrieb des Departements in allen Einzelheiten aufkommen? Er könne sich ja allerdings auch

so durch Nachfragen orientieren und Rat einholen; das sei aber nicht immer der rechte Rat, da die Ratgeber nicht verantwortlich wären. Die Bureaus an sich will der Marinesekretär beibehalten, aber das Bureau of Equipment als überflüssig und unzweckmäßig abschaffen. Dessen Aufgaben sollen den anderen Bureaus, wie folgt, zugewiesen werden: Beschaffung und Transport von Kohlen dem Bureau of Supplies and Accounts, elektrische Maschinen, mechanische Signalapparate, Funkentelegraphie-Ausrüstungen, Anker- und Kettenfabrikation dem Bureau of Steam Engineering, die Anfertigung von Trossen und Takelwerk aus Hanf oder Draht, von Segeln, Bezügen usw., von Flaggen und Booten nebst Ausrüstung dem Bureau of Construction and Repair, das Marine-Observatorium, das hydrographische Amt und die Kompaßabteilung dem Bureau of Navigation.

XII. Botschaft des Präsidenten.

In dem die Marine betreffenden Teile seiner Botschaft, die dem Kongreß bei seiner Eröffnung zuging, äußert sich Präsident Taft mit Genugtuung über die Ergebnisse der Linienschiffsreise, die die Achtung vor der Flotte und das nationale Prestige erhöht haben. Hierbei wird auch dem gesamten Personal hohes Lob gezollt. Als bedauerlich wird bezeichnet, daß die Offiziere den Flaggoffizierrang zu spät erreichen, um noch längere Zeit dem Dienste nützen zu können. Es wird dabei auf die mehrfachen Anregungen des früheren Präsidenten hingewiesen und eine baldige Vorlage über die Reorganisation des Offizierkorps in Aussicht gestellt, auf deren Annahme der Präsident rechnet. Im Marinedepartement habe sich der Mangel einer ausreichenden, vorwiegend militärischen Beratung des Marinesekretärs herausgestellt. Der Präsident habe daraufhin einen Reorganisationsplan genehmigt, der zunächst versuchsweise eingeführt worden sei und von dem er gleichzeitig größere Leistungen und größere Wirtschaftlichkeit erwarte. Die wirtschaftliche Lage zwinge ohnehin zur Einschränkung der Ausgaben und er habe deshalb auch Abstriche an den Forderungen für die Flotte verfügt, so daß sich diese um 38 Millionen niedriger stellen als im Vorjahre. Dabei seien die Forderungen für Neubauten auf diejenigen für zwei erstklassige Linienschiffe und ein Werkstattschiff beschränkt worden.*)

Aus praktischen Gründen wird schließlich die Abtrennung des Marine-Observatoriums und des Leuchtfeuerwesens von der Marine und ihre Überweisung an ein anderes Departement empfohlen. Das Observatorium speziell müsse der Wissenschaft in höherem Maße als bisher dienen und zu diesem Zwecke einem Astronomen von hohem Rufe unterstellt werden; seine Leistungen würden dann trotzdem der Marine zugute kommen.

Schlußbetrachtungen.

Aus den Jahresberichten ist wiederum zu erkennen, daß auf allen Gebieten der Marineverwaltung nach Maßgabe der nicht immer ausreichenden Mittel mit

*) Aus den Etatsverhandlungen im Repräsentantenhaus geht hervor, daß der Marinesekretär sich nachträglich entschlossen hat, außerdem noch den Bau von 2 Kohlendampfern und 5 Unterseebooten zu fordern.



Erfolg gearbeitet worden ist. Hinderlich hat sich an vielen Stellen der Personalmangel bemerkbar gemacht. Die Reibungen, wenn sie eigensinniges Festhalten an veralteten Einrichtungen und Gewohnheiten zur Ursache haben, in einem so freien Gemeinwesen, wie das amerikanische, befremdend wirken, haben gleichfalls störend eingewirkt. Das bezieht sich besonders auf die auffallende Stellungnahme oder richtiger Nicht-Stellungnahme des Kongresses zu Vorschlägen des Marinedepartements, die den modernen Anforderungen gerecht werden wollten und ohne deren Annahme Fortschritte vielfach unmöglich sind. Es wird sich diese Abgeneigtheit des Kongresses, an Hergebrachtem zu rühren, besonders wenn damit eine Stärkung des gefürchteten militärischen Elements verbunden ist, zweifellos auch gegenüber den neuen Reorganisationsbestrebungen geltend machen. — Wenn trotzdem die Entwicklung der Marine überall frische Sprossen zeigt, so verdankt sie es dem guten Willen und dem Geschick der leitenden Persönlichkeiten, den Fortschritt auch unter Verzicht auf die Form zu fördern, und dem glücklichen Umstande, daß nunmehr die Richtlinien der Marinepolitik wieder für einige Zeit festgelegt sind.

Rosendahl.



Über die Organisation des Admiralstabes und die in Zusammenhang mit ihm stehenden Einrichtungen der japanischen Marine.

Es ist eine eigentümliche Erscheinung der letzten Jahre, daß in den größeren Marinen des europäischen Auslandes, besonders Englands, eine sehr ernste und eingehende Nachprüfung ihrer Kriegsbereitschaft stattgefunden und daß sich dabei das Fehlen oder auch die ungenügende Organisation der die eigentlichen Aufgaben des Krieges bearbeitenden Stellen stark fühlbar gemacht hat. Man hat gesehen, wie in Frankreich der Umstand, daß in der Person des aus dem Zivilberuf hervorgegangenen Ministers lediglich ein Nichtfachmann über die militärischen Bedürfnisse der Flotte entschied, einen völligen Verfall der Seekriegsbereitschaft des Landes zur Folge hatte. Die ganze Welt hat weiter in den letzten Monaten das Schauspiel erlebt, wie durch offen ausgefochtene Kämpfe zwischen Front und Verwaltung sogar in der englischen Marine scharfe persönliche Konflikte entstanden, weil über die grundlegenden Fragen der Kriegsvorbereitung keine einheitliche Auffassung zu erzielen war. Und wir wissen auch, wie sich jenseits des Kanals viele einflußreiche Stimmen regen, die für diese vorbereitenden Arbeiten ein besonderes von den Verwaltungsbehörden unabhängiges Organ fordern.

Es ist unter solchen Umständen natürlich, daß wir uns nun auch der Flotte zuwenden, die bereits Gelegenheit gehabt hat, in einem Kriege die Zweckmäßigkeit und Güte ihrer Friedensorganisation zu erproben.

Das Marinekommandoamt.

a. Allgemeines. Nachstehend sollen die organisatorischen Bestimmungen wiedergegeben werden, welche sich auf die unserem Admiralstab entsprechende japanische Behörde beziehen.

„Gunreibu“, die japanische Bezeichnung der in Frage kommenden Behörde, heißt „Marinekommandoamt“.

Ursprünglich war es auch die Hauptaufgabe dieser Behörde, die für die Marine bestimmten Befehle des Kaisers an diese zu übermitteln. Diese Stellung kommt noch heute am klarsten zum Ausdruck im Kriege, wo der Chef des Marinekommandoamts, im „Großen Hauptquartier“ weilend, nach Allerhöchster Genehmigung seiner Vorschläge für die Seekriegführung die direkte Befehlsbefugnis der ganzen Marine gegenüber besitzt, während im Frieden solche Allerhöchsten Befehle vom Chef des Marinekommandoamts im allgemeinen an den Marineminister abgegeben werden, durch den sie zur Ausführung gelangen. Für diese Befehlsübermittlung im Frieden dient in erster Linie die kleinere Unterabteilung der Behörde, die „Adjutantur-Abteilung“. Gleichzeitig ist nun aber dem Marinekommandoamt, das als solches ja etwa mit unserem Marinekabinett zu vergleichen wäre, eine zweite, größere Unterabteilung gegeben, die „Admiralstabs-Abteilung“, deren Tätigkeit wieder der unseres Admiralstabes völlig entspricht. Diese „Admiralstabs-Abteilung“ gestattet dem Chef des Marinekommandoamts im Frieden einerseits, sich über eventuell dem Kaiser zu machende

militärische Vorschläge unterrichtet zu halten, anderseits das Material sammeln und die Vorarbeiten ausführen zu lassen, die ihn befähigen, im Kriegsfalle sofort der Stellung als oberster und ausführender Ratgeber des Kriegsherrn in der Seekriegsführung gewachsen zu sein.

Von den eingehenden, klaren Bestimmungen für die Tätigkeit des Marinekommandoamts seien die für seinen Verkehr und seine Zusammenarbeit mit dem Marineministerium der besonderen Beachtung empfohlen, die jedem sein Recht lassen und doch beider Arbeit vereinen zum Nutzen für das Ganze.

b. Die organisatorischen Bestimmungen. Die Bestimmungen für das Marinekommandoamt sind im Dezember 1903, also wenige Wochen vor Ausbruch des letzten Krieges, endgültig erlassen, nachdem schon versuchsweise einige Zeit nach ihnen verfahren worden war. Sie lauten wie folgt:

A.

1. Das Marinekommandoamt ist die Behörde, in welcher alle die Landesverteidigung und die Verwendung der Seestreitkräfte betreffenden Angelegenheiten bearbeitet werden.

2. An der Spitze steht der von dem Kaiser besonders ernannte Chef des Marinekommandoamts.

Er ist dem Kaiser unmittelbar unterstellt und hat diesen in allen Seekriegsfragen zu beraten. Er leitet ferner den Dienstbetrieb seiner Behörde.

3. Der Chef des Marinekommandoamts stellt die Pläne für die Landesverteidigung und die Verwendung der Seestreitkräfte auf und gibt sie, nach erlangter Allerhöchster Genehmigung, an den Marineminister zur entsprechenden Veranlassung ab.

4. Für das Marinekommandoamt wird ein Vizechef zur Unterstützung des Chefs ernannt. Er hat den Geschäftsverkehr der Behörde zu überwachen.

5. Im Marinekommandoamt wird eine Adjutantur-Abteilung errichtet, der die Erledigung der allgemeinen Angelegenheiten obliegt.

6. Im Marinekommandoamt wird eine Admiralstabs-Abteilung errichtet, welche die nachstehend aufgeführten Gebiete zu bearbeiten hat:

a) Mobilmachung und Kriegspläne, die Dislokation der Schiffe sowie deren Reisepläne und Tätigkeit.

b) Die Zusammensetzung der Geschwader und sonstigen Verbände, die Geschwadertaktik, Nachrichtenversorgung und Transporte, Manöver und Besichtigungen.

c) Die Verteidigung der Kriegshäfen und Stützpunkte sowie die Auswahl und Verteidigung sonstiger für militärische Zwecke notwendiger Örtlichkeiten.

d) Sammlung militärischer Nachrichten, ihre Übersetzung und Verwertung.

7. Zum Dienst im Marinekommandoamt werden Marineoffiziere und im gleichen Range stehende Persönlichkeiten kommandiert, die ihren Dienst nach den Befehlen des Chefs der Behörde versehen.

8. Als Marineattachés werden zu den Botschaften und Gesandschaften im Auslande Marineoffiziere kommandiert, deren Tätigkeit der Chef des Marinekommandoamts zu leiten hat.



B.

Verkehr zwischen Marineministerium und Marinekommandoamt.

1. In bezug auf In- und Außerdienststellungen von Schiffen oder Änderungen in ihrer aktiven Verwendung stellt der Chef des Kommandoamts, nach vorheriger Verständigung mit dem Marineminister, den Antrag auf und gibt ihn, nach erlangter Allerhöchster Genehmigung, an den Marineminister zur Ausführung ab.

2. Wenn es nötig ist, zum Schutz im Auslande weilender Reichsangehöriger, zum Wachdienst gegen unerlaubtes Fischen oder Schmuggelei, zur Hilfeleistung für verunglückte Schiffe oder Menschen, zur Vermessung von Fahrwassern, gründlichen Untersuchungen, Ausbildungs- und Übungszwecken oder zu ähnlichen Aufgaben Schiffe zu entsenden, so beraten Chef des Kommandoamts und Marineminister gemeinsam. Ersterer stellt den Plan für die Entsendung der Schiffe auf und gibt ihn, nach eingeholter Allerhöchster Genehmigung, an den Marineminister ab, dem die Ausführung zufällt.

3. Wenn kriegerische Aufgaben oder strategische Zwecke die Entsendung von Kriegschiffen nötig machen, so beraten Chef des Kommandoamts und Marineminister hierüber gemeinsam. Ersterer stellt den Entwurf auf und gibt ihn, nach eingeholter Allerhöchster Genehmigung, an den Marineminister zur Ausführung ab.

4. Für Abhaltung von Manövern stellt der Chef des Kommandoamts die bezüglichen Pläne auf. Über die erforderlichen Ausgaben wird mit dem Marineminister gemeinschaftlich beraten. Nach eingeholter Allerhöchster Genehmigung gibt der Chef des Kommandoamts die Pläne an den Marineminister ab, der die weiteren Befehle erläßt.

5. Über Gegenstände der Erziehung und Ausbildung, der Ausbildungsziele und -vorschriften stellt der Marineminister die neuen oder abgeänderten Entwürfe dem Chef des Marinekommandoamts zur Begutachtung zu. Sie werden nach gemeinsamer Beratung endgültig festgesetzt und zur Ausführung gebracht. Wenn der Chef des Marinekommandoamts auf Grund seiner Beobachtungen Abänderungen für nötig hält, stellt er selbständig einen Abänderungsentwurf auf und übergibt ihn dem Marineminister.

Alle Angelegenheiten des Erziehungs- und Ausbildungswesens gehören zunächst in den Bereich des Marineministeriums. Von dort werden sie an das Kommandoamt zur Stellungnahme weitergegeben und dann gemeinsam geprüft.

6. Für den Küstenschutz und die Mobilmachung stellt der Chef des Marinekommandoamts die erforderlichen Pläne auf. Sie werden dann mit dem Marineminister gemeinsam beraten, der sie darauf an die in Frage kommenden Unterbehörden weiter gibt und diese die notwendigen Maßnahmen treffen läßt.

7. In allen Fragen, welche die Bereitstellung, Verbesserung und Reparatur von Schiffen, Artillerie, Handwaffen, Munition, Torpedos und Minen sowie deren Zubehör, die Vermehrung oder Verminderung der Streitkräfte und der Mannschaftsstärke sowie die hierfür erforderlichen Ausgaben betreffen, beraten Marineministerium und Kommandoamt gemeinsam.

8. In bezug auf alle Dienstvorschriften, welche die militärischen Verhältnisse der Kriegshäfen, Stationsgebiete, Stützpunkte, Schiffe, Marineteile zu Wasser und zu Lande sowie deren aktives Personal regeln, stellt der Marineminister die Entwürfe

dem Chef des Kommandoamts zu. Die Entwürfe werden dann gemeinsam beraten, worauf der Marineminister die Allerhöchste Genehmigung nachsucht.

9. In allen Fragen der Neu-, Um- oder Abkommandierung von Admiralstabsoffizieren berät der Marineminister vor Vorlage der Vorschläge bei dem Kaiser mit dem Chef des Marinekommandoamts.

10. Der Chef des Kommandoamts stellt bezüglich der Jahresausgaben für Manöver, der aktiven Verwendung der Schiffe, ihrer Reisepläne usw. den entsprechenden Voranschlag auf und gibt ihn vor dem Zeitpunkt der Zusammenstellung des Jahresetats an den Marineminister ab. Vor Aufstellung dieses Voranschlages aber setzt der Marineminister die normale Tätigkeit der unter Nr. 2 aufgeführten Schiffe fest und teilt diesen Plan dem Chef des Kommandoamts mit.

11. Die ordentlichen Ausgaben und der Geldbedarf des Kommandoamts werden in der Verwaltungsabteilung des Marineministeriums abgerechnet. Ordentliche laufende Ausgaben werden vom Kommandoamt unmittelbar bei der Verwaltungsabteilung des Marineministeriums erbeten, bei außerordentlichen richtet der Chef des Kommandoamts seinen Antrag an den Marineminister.

12. Die Marineattachés bei den Botschaften oder Gesandtschaften werden zwar in ihrer Tätigkeit vom Chef des Marinekommandoamts geleitet, doch gehen ihnen sämtliche Verfügungen durch den Marineminister zu.

C.

Personen, die als Admiralstabsoffiziere (Sambokan) zu bezeichnen sind.

Als Admiralstabsoffiziere gelten alle Offiziere, die mit den Funktionen eines Admiralstabschefs oder Admiralstabsoffiziers beauftragt oder durch besonderen Befehl als Admiralstabsoffiziere bezeichnet sind.*) Außerdem:

a) der Chef und der Vizechef des Marinekommandoamts,
b) die als Marineattachés zu den Botschaften oder Gesandtschaften kommandierten Offiziere,
c) drei Offiziere unter den Lehrern der Marineakademie.

c. Bemerkenswerte Punkte. Zu vorstehenden Bestimmungen seien noch folgende Einzelheiten bemerkt:

Der wichtigste Eindruck, den man neben der klaren Abgrenzung der Tätigkeit der beiden Hauptmarinebehörden in bezug auf die Kriegsvorbereitung empfängt, ist der, daß der Offizier, der für die Leitung der Seestreitkräfte im Kriege, also für Erfolg oder Mißerfolg verantwortlich wird, auch auf die Friedensvorbereitungen einen weitgehenden und bis zu gewissem Grade entscheidenden Einfluß, und zwar sowohl auf Ausbildung wie auf Material ausübt.

Im Zusammenhange damit hat er auch an der Tätigkeit der Marineakademie, zu der er ja Lehrer abkommandiert, besonderen Anteil, wie er denn auch tatsächlich den Schlußprüfungen regelmäßig beiwohnt. Der Hauptkursus der Marineakademie betreibt die Ausbildung der Hörer in dem Sinne, sie zu Admiralstabsoffizieren, d. h. für Zwecke der Flotten- und Seekriegführung, heranzubilden, während die rein wissen-

*) Zu dieser Gruppe zählen z. B. die Flügeladjutanten.



schaftlichen und militärtechnischen Gebiete Nebenkursen und vor allem Spezialkursen der Artillerie- oder Torpedoschulen usw. zugewiesen sind.

Ein regelmäßiger Wechsel im weiteren Verwendungsgange zwischen Land- und Bordstäben und dazwischen gelegten einfachen Frontkommandos ist organisatorisch nicht vorgesehen. Doch wird im allgemeinen in diesem Sinne verfahren. Man kann sagen, daß in der japanischen Marine der Admiralstabsoffizier so ständig in irgend einer Form in Beziehung zu seiner Zentralbehörde bleibt, wie bei unserer Armee der Generalstabsoffizier. So tragen auch die Offiziere der Frontstäbe dieselbe Bezeichnung und das gleiche Abzeichen (ein goldenes Achselband) wie die der Admiralstabs-Abteilung des Marinekommandoamts.*)

d. Das für Admiralstabsdienst vorgesehene Personal. Was nun die Zahl der im Admiralstabsdienst beschäftigten Offiziere betrifft, so ist die japanische Marine mit einem verhältnismäßig großen Offizieretat, speziell im Hinblick auf die augenblicklichen Friedensindiensthaltungen, ausgestattet. Infolgedessen sind auch die Landbehörden allgemein, augenblicklich wenigstens, sehr reichlich mit Offizieren besetzt. Läßt sich die Zahl der beim Marinekommandoamt und den sonstigen Stäben zur Zeit beschäftigten Admiralstabsoffiziere daher auch nicht völlig auf unsere Verhältnisse übertragen, so bleibt doch immerhin erkennbar, welche hohe Bedeutung der Admiralstabstätigkeit beigelegt wird. Nach dem Stande der Rangliste vom 1. März 1909 gehörten zum Marinekommandoamt:

1 Admiral (Graf Togo als Chef).
1 Vizeadmiral (Mizu als Vizechef).
2 Kontreadmirale (Saito und Nawa).
5 Kapitäne zur See (darunter 2 Lehrer an der Marineakademie und 1 zugeteilt).
7 Fregattenkapitäne (darunter 1 Lehrer an der Marineakademie, 1 Lehrer an der Kriegsakademie und 2 zugeteilt).
20 Korvettenkapitäne (darunter 1 Lehrer, 1 Adjutant und 11 zugeteilt).
5 Kapitänleutnants (darunter 1 Adjutant und 4 zugeteilt).
1 Ingenieurkapitän zur See
1 Ingenieur-Fregattenkapitän
1 Ingenieur-Korvettenkapitän
1 Ingenieur-Kapitänleutnant
} sämtlich zugeteilt,

zusammen 41 Seeoffiziere (hiervon 18 zur Dienstleistung zugeteilt) und 4 Marine-Ingenieure.

Die Admiralstäbe der Stationskommandos (Yokosuka, Kure, Sasebo, Maizuru, Ryojun) bestehen aus:

1 Kontreadmiral als Chef des Stabes.
1 Fregattenkapitän
1 Korvettenkapitän
1 Kapitänleutnant
} als Admiralstabsoffizieren.

*) Adjutanten tragen im Gegensatz hierzu ein silbernes Achselband, so auch die Offiziere der Adjutantur-Abteilung des Kommandoamts.

Die Admiralstäbe der Stützpunkte (Owinato, Takeshiki, Bako, Chinkaiwan) und des Gouvernements von Formosa bestehen aus:

1 Kapitän zur See oder Fregattenkapitän } als Admiralstabsoffizieren.
1 Korvettenkapitän }

Der Admiralstab des I. Geschwaders (zugleich für 2. Admiral) besteht aus: *)

1 Kapitän zur See als Chef des Stabes.
1 Fregattenkapitän }
1 Korvettenkapitän } als Admiralstabsoffizieren,
2 Kapitänleutnants }

ferner noch: 1 Fregattenkapitän als Adjutant.

Die Stäbe des II. Geschwaders und der Reservegeschwader haben:

1 Fregattenkapitän als Chef des Stabes.
1 Korvettenkapitän } als Admiralstabsoffiziere.
1 Kapitänleutnant }

Die Stäbe des III. und Schulgeschwaders bestehen aus:

1 Fregattenkapitän oder Korvettenkapitän } als Admiralstabsoffizieren.
1 Kapitänleutnant }

Bei diesen Stäben versieht einer der jüngeren Admiralstabsoffiziere gleichzeitig den Dienst als Adjutant.

Ferner rechnen als Admiralstabsoffiziere:

9 Marineattachés (je 1 in Berlin, London, Paris, Wien, Rom, St. Petersburg und Peking und 2 in Washington).

7 Flügeladjutanten (die gleichzeitig den Dienst als Protokollführer bei den später zu besprechenden Kommissionen versehen);

schließlich sind dem Marinekommandoamt noch unterstellt die zu Studien ins Ausland kommandierten Offiziere, nämlich:

4 in Deutschland (Kapitän zur See Oda, Korvettenkapitän Otsuno, Ingenieur-Kapitänleutnant Kawamichi, Generalarzt Kobayashi).

4 in England (2 Fregattenkapitäne, 1 Korvettenkapitän, 1 Ingenieur-Kapitänleutnant).

---

*) Im japanisch-russischen Krieg setzten sich die Stäbe der Flotten-, Geschwader- und Divisionschefs gleichmäßig folgendermaßen zusammen:

a. Flottenstab (zugleich Stab des I. Geschwaders) und Stab des II. und III. Geschwaders:

1 Kapitän zur See als Chef des Stabes.
1 Fregattenkapitän }
1 Korvettenkapitän } als Admiralstabsoffiziere.
1 Kapitänleutnant }
1 Korvettenkapitän als Adjutant.
1 Maschinen-Oberbaurat als Flotteningenieur.

b. 6 Divisionsstäbe:

1 Korvettenkapitän } als Admiralstabsoffiziere.
1 Kapitänleutnant }

2 in Amerika (1 Kapitänleutnant, 1 Ingenieur-Korvettenkapitän).
2 in Frankreich (1 Korvettenkapitän, 1 Kapitänleutnant).
2 in Rußland (1 Korvettenkapitän, 1 Kapitänleutnant).
1 in Österreich (Korvettenkapitän Nomura).

Insgesamt sind nach der japanischen Marine-Rangliste zur Zeit 93 Seeoffiziere, d. h. 4,7 Prozent, als Admiralstabsoffiziere tätig, während noch 18 dem Marinekommandoamt zur Dienstleistung zugeteilt geführt werden und 11 zu Studien im Auslande befindliche von ihm ressortieren.

Die Marineakademie als die Ausbildungsstätte des Admiralstabsoffiziererſatzes zählt im Hauptkursus 24 Korvettenkapitäne und 6 Kapitänleutnants, zusammen 30 Hörer, während der Nebenkursus von 30 Kapitänleutnants besucht wird.

Die Sonderkommissionen für Kriegsvorbereitung in der japanischen Marine.

a. Allgemeines. Eine Betrachtung der Organe, welche die geistige und materielle Kriegsvorbereitung in der japanischen Marine in erster Linie fördern und sichern, würde nicht vollständig sein, wenn man nicht noch einiger Kommissionen Erwähnung tun würde, die zum Teil in ihrer Form zudem eine Eigentümlichkeit japanischer politischer Prinzipien überhaupt sind.

Neben dem Marineministerium und dem Marinekommandoamt sind noch der Admiralsrat, der Rat für militärische Angelegenheiten, der Marschallsrat und das Große Hauptquartier vorhanden. Hiervon sind die Mitglieder des Marschallsrats und des Rats für militärische Angelegenheiten zum Teil aus einer Gattung von Offizieren gewählt, die wir in unserer Armee und in unserer Marine überhaupt nicht besitzen, nämlich aus den rangältesten Offizieren der Armee und Marine, die keinen eigentlichen Posten mehr bekleiden, sondern eben nur noch als Mitglieder dieser beiden beratenden Kommissionen aktive Verwendung finden.

Es ist ja überhaupt eine Japan besonders eigentümliche Gepflogenheit, die sich im ganzen Volks- und Familienleben widerspiegelt, sich selbst relativ früh aus aktiver, direkt verantwortlicher Tätigkeit zurückzuziehen und jüngere Kräfte auf die freiwerdende Posten zu stellen, die dann aber in bezug auf ihre Maßnahmen wesentlich abhängig bleiben von ihren jetzt unverantwortlich aus dem Hintergrunde weiterkommandierenden Protektoren. Wenn einerseits diese Tätigkeit nicht mehr verantwortlicher Kräfte im rein politischen Leben bereits gelegentlich eine Strömung zu ihrer Beseitigung hervorgerufen hat, so wird man anderseits es doch als einen Akt der Staatsklugheit, eine Ökonomie in der Ausnutzung reifer Erfahrung betrachten müssen, daß alten verdienten Offizieren eine Stelle geschaffen ist, an der sie noch über ihre aktive Dienstzeit hinaus der Sache, der ihre Lebensarbeit gewidmet war, Rat und Tat zu leihen imstande sind. Allerdings muß verhindert werden, daß solche Offiziere die Beförderungsverhältnisse ihrer jüngeren Kameraden erschweren; aus diesem letztgenannten Umstande hat sich vor allem die vorerwähnte vorübergehende Gegenströmung in Japan entwickelt. Für den Nutzen, den die abgeklärte Erfahrung und das reiche Wissen dieser Kommissionen anderseits dem Lande zu bringen vermögen, sprechen die Erfolge im jüngsten Kriege, dessen entscheidende Maßnahmen wesentlich im Schoße dieser Kommissionen beschlossen wurden.

b. Der Admiralsrat. Zunächst der vor allem in der normalen Friedensarbeit wichtige „Admiralsrat“.

Er besteht ausschließlich aus aktiven Offizieren und ist ein beratendes, dem Marineminister untergeordnetes Organ, vermag also nicht direkt in dessen Tätigkeit oder die des Marinekommandoamts einzugreifen. Er gibt aber in mindestens jährlicher Wiederkehr den Mitgliedern in mündlicher Aussprache Gelegenheit, ihre Ansichten zu wichtigen Dienstfragen zur Geltung zu bringen, besser, als es je im getrennt arbeitenden Schriftverkehr möglich wäre. Es ist die bewährte Tendenz des Admiralrats, in gemeinsamer Arbeit der erfahrensten verantwortlichen Kräfte das gemeinsame Ziel der Jahresarbeit im großen wie im kleinen festzustellen, darauf die Teilarbeit jedes Unterorganes im Streben nach diesem Ziel zu bestimmen, und so ein Maximum von Stetigkeit und Einheitlichkeit des Denkens zu erhalten. Zum Admiralsrat gehören zur Zeit: 1 Admiral, 6 Vizeadmirale, 1 Kontreadmiral.

Die Bestimmungen über die Arbeit sind die folgenden:

Bestimmungen für den Admiralsrat.

§ 1. Der Admiralsrat tagt in Tokio und soll wichtige Marinefragen begutachten.

§ 2. Der Admiralsrat hat den Marineminister als Vorsitzenden, der eine gegewisse Anzahl von Mitgliedern ernennt.

§ 3. Der Marineminister kann im Bedarfsfalle auch Admirale oder im gleichen Range stehende Persönlichkeiten zu außerordentlichen Mitgliedern ernennen und sie an den Sitzungen teilnehmen lassen.

§ 4. In Abwesenheit des Marineministers übernimmt der rangälteste anwesende Admiral den Vorsitz.

§ 5. Die zur Beratung gestellten Fragen werden vom Marineminister aufgestellt. Die Zulassung eines Mitgliedes, das selbst einen Vorschlag vorzubringen wünscht, bedarf der Genehmigung des Ministers.

§ 6. Der Dienstverkehr des Admiralrats geschieht durch die Zentralabteilung des Marineministeriums.

c Rat für militärische Angelegenheiten. Während sich der Admiralsrat lediglich auf Marineangelegenheiten beschränkt, dehnt der Rat für militärische Angelegenheiten seine Tätigkeit auf die gesamte Landesverteidigung, auf Heer und Marine, aus. Ihm gehören zur Zeit von der Marine außer den nachstehend aufgeführten bestimmungsgemäßen Mitgliedern noch an: die Admirale Baron Inouye, Graf Yamamoto, Prinz Arisugawa.

Die bezüglichen Bestimmungen haben folgenden Wortlaut:

Bestimmungen für den Rat für militärische Angelegenheiten.

§ 1. Der Rat für militärische Angelegenheiten steht unter dem Befehle des Kaisers und ist die Stelle, wo besonders wichtige militärische Fragen beraten werden.

§ 2. Der Rat für militärische Angelegenheiten eröffnet seine Beratungen, sobald er dazu einberufen wird und unterbreitet seine Ansichten dem Kaiser.

§ 3. Der Rat für militärische Angelegenheiten setzt sich aus den Vorsitzenden, den beratenden Mitgliedern, den Protokollführern und deren Assistenten zusammen.

§ 4. Beratende Mitglieder sind folgende Persönlichkeiten:
die Marschälle,
der Kriegsminister,
der Marineminister,
der Chef des Großen Generalstabs,
der Chef des Marinekommandoamts,
durch besonderen Kaiserlichen Erlaß zu Mitgliedern berufene Armee- oder Marineoffiziere.

§ 5. Vorsitzender des Rats für militärische Angelegenheiten ist der Rangälteste unter den zugehörigen Offizieren.

§ 6. Im Bedarfsfalle können auf wichtigen Posten befindliche Offiziere zu außerordentlichen Mitgliedern durch Kaiserliche Order berufen werden und an den Beratungen teilnehmen. Doch ist ihre Funktion mit Beendigung der Beratungen über diese besondere Frage sofort erloschen.

§ 7. Die Angelegenheiten der Armee und Marine werden gemeinsam beraten; es soll hierdurch bei den Maßnahmen für die Landesverteidigung und die Verwendung der Streitkräfte ein übereinstimmendes Vorgehen sichergestellt werden.

§ 8. Bei Angelegenheiten, bei denen eine Verbindung von Heer und Flotte nicht in Frage kommt, können die Mitglieder des Heeres oder der Marine getrennt beraten.

§ 9. Bei dringenden Angelegenheiten kann der Vorsitzende ohne Einberufung der Mitglieder zu der betreffenden Frage Stellung nehmen.

§ 10. Als Protokollführer fungiert der älteste Flügeladjutant oder ein anderer General oder Admiral, der den Dienstverkehr des Rats für militärische Angelegenheiten regelt. Seine Geschäftstätigkeit wird unterstützt durch je 1 Stabsoffizier der Armee und Marine aus der Zahl der Flügeladjutanten.

§ 11. Den durch Kaiserliche Order zu Mitgliedern des Rats für militärische Angelegenheiten berufenen Persönlichkeiten steht 1 Stabs- oder Subalternoffizier als Adjutant zu.

Über das Verfahren bei den Sitzungen des Rats für militärische Angelegenheiten sind folgende Bestimmungen erlassen:

§ 1. Die über einen im Rat für militärische Angelegenheiten zur Beratung stehenden Gegenstand vorhandenen Ansichten sind nach Eröffnung der Sitzung festzustellen.

§ 2. Der Vorsitzende leitet sämtliche Angelegenheiten des Rats für militärische Angelegenheiten. Wenn nur einseitig von der Armee oder Marine beraten wird, so versieht der rangälteste Offizier die Geschäfte des Vorsitzenden.

§ 3. Die zur Beratung stehenden Angelegenheiten werden durch die größere Hälfte der Stimmen entschieden. Wenn Stimmengleichheit eintritt, entscheidet die Stimme des Vorsitzenden. Wenn mehr als zwei Ansichten unter den Mitgliedern vorhanden sind, so entscheidet der Vorsitzende in gleicher Weise und bringt die Ansichten der übrigen Mitglieder zur Allerhöchsten Kenntnis.

§ 4. Der Kriegs- und Marineminister, der Chef des Generalstabs und des Marinekommandoamts können, um besondere Erläuterungen vortragen zu lassen, Offiziere ihrer Behörde zu den Sitzungen entsenden.

d. Marschallsrat. Die Erfolge, denen die Tätigkeit der beiden vorbeschriebenen Kommissionen im japanisch-chinesischen Kriege die Wege geebnet hatte, führten zu einer Erweiterung dieses Systems der Sonderkommissionen, indem 1898 ein Marschallsrat durch folgende Kabinettsorder geschaffen wurde:

> „Wir sind bestrebt, Unser Land einer möglichst glänzenden Entwicklung entgegenzuführen. Um diesen Wunsch in die Tat umzusetzen, das Glück des Volkes zu mehren und den Wohlstand zu heben, schaffen Wir zur Förderung des Kriegswesens den Marschallsrat, für den Wir unter Generalen und Admiralen die ältesten und verdientesten auszuwählen beabsichtigen. Diese sollen Uns als Ratgeber in allen militärischen Fragen dienen. Ihre Aufgaben haben sie nach besonders erlassenen Bestimmungen zu erfüllen".

Diese Bestimmungen hatten dann folgenden Wortlaut:

Bestimmungen für den Marschallsrat.

§ 1. Die in den Marschallsrat berufenen Generale und Admirale erhalten die besondere Bezeichnung „Marschall" (Gensui).

§ 2. Der Marschallsrat ist der oberste Ratgeber in allen militärischen Fragen.

§ 3. Die Marschälle führen nach Allerhöchstem Befehl Besichtigungen in Heer oder Marine aus.

§ 4. Die Marschälle erhalten 1 Adjutanten im Range eines Stabs- oder Subalternoffiziers.

Von der Marine ist augenblicklich nur 1 Gensui (Großadmiral) ernannt, Großadmiral Graf Ito, der Sieger in der Seeschlacht im Gelben Meer. Doch soll demnächst Admiral Graf Togo die gleiche Ehrung erfahren.

Das Große Hauptquartier.

Nachdem bisher die Behörden und Kommissionen skizziert sind, deren Friedensarbeit den Kriegserfolg sichern soll, bleibt zum Schluß noch das Organ zu nennen, dem die entscheidende Ausnutzung der durch Marinekommandoamt, Admiralsrat, Rat für militärische Angelegenheiten und Marschallsrat gewonnenen Friedenserfahrungen im Kriege obliegt: das Große Hauptquartier.

Die Bestimmungen für diese kurz vor dem Ausbruch des japanisch-russischen Krieges ins Leben gerufene Einrichtung haben folgenden Wortlaut:

Bestimmungen für das Hauptquartier im Kriege.

§ 1. Unter den Befehlen Seiner Majestät des Kaisers stehend, wird im Kriegsfalle eine höchste Behörde für die Kriegführung geschaffen. Diese wird Großes Hauptquartier genannt.

§ 2. Im Großen Hauptquartier wird ein Stab und je eine Abteilung für jedes besondere Kriegsgebiet gebildet. Diese Gliederung wird nach der Kriegslage besonders befohlen.

§ 3. Der Chef des Großen Generalstabes und der Chef des Marinekommandoamtes haben als Chefs ihrer Stäbe die Kriegführung nach dem Willen Seiner Majestät zu leiten, die Kriegspläne aufzustellen und das beste Zusammenwirken der Streitkräfte zu Lande und zu Wasser zur Erreichung des beabsichtigten Zieles sicherzustellen.

§ 4. Die für Armee oder Marine gebildeten Stäbe haben alle die den Führern der betreffenden Streitkräfte für deren Verwendung zu übermittelnden Pläne und Befehle auszuarbeiten.

§ 5. Die für die einzelnen Kriegsgebiete gebildeten Abteilungen haben die erforderlichen Arbeiten für die Truppenführer in den betreffenden Gebieten auszuführen. —

Die in Vorstehendem geschilderten Einrichtungen sind das, was Japan für nötig gehalten hat, um sich auf einen der größten und schwersten Kriege aller Zeiten vorzubereiten. Glänzender Erfolg ist ihrer gemeinsamen Tätigkeit geworden, die das für die Durchführung der bevorstehenden Aufgaben Notwendige richtig erkannte, beschaffte, organisierte und schließlich verwendete. Auch nach dem Kriege hat man daher an diesen Einrichtungen, die gesund in ihren Grundlagen sind, nichts Wesentliches zu ändern brauchen. Die ebenso durch den Geist wie durch den Buchstaben getragene Tendenz dieser Organisation ist es, einer Zersplitterung der Kräfte, einem fühlungslosen Nebeneinanderherarbeiten vorzubeugen, alle Einzelkräfte zu dem Gefühle der Zusammengehörigkeit zu erziehen, und die Leistungen jeder Einzelbehörde zusammenzufassen für die große gemeinsame Aufgabe, die erfolgreiche Verteidigung des Vaterlandes.

—o—



Ein neues System der Seetaktik.

Von einem norwegischen Admiral.

(Mit 9 Abbildungen.)

Der Kontreadmiral Börresen, Generalstabschef der norwegischen Marine, hielt am 16. Februar 1910 in England in der Royal United Service Institution über das Thema „A new Tactical System" einen Vortrag, den der „Naval and Military Record" (23. Februar 1910) im Auszuge wiedergab und der im Folgenden besprochen werden soll.

Der Vortragende geht von dem Gedanken aus, daß die Schwierigkeit der einheitlichen taktischen Leitung einer langen Linie mit dem Wachsen der Schiffszahl immer größer werden müsse, eine Überlegung, die schon öfter in der „Institution" zum Ausdruck gekommen sei. Schon bei Trafalgar sei die englische Flotte in zwei „Grand divisions" geteilt gewesen, wobei jeder der beiden Führer sein Geschwader selbständig und in wechselseitiger Unabhängigkeit geführt habe, aber mit dem gemeinsamen Ziel „to make the attack upon the enemy, and to follow up the blow until they are captured or destroyed". Dieses Nelsonsche Prinzip sei nach Corbetts Untersuchungen sogar auf die Tage von Howe und Kempenfelt zurückzuführen, es sei aber erst vor etwa 100 Jahren zum ersten Male zur praktischen Ausführung gelangt und habe seine Wiedergeburt mit furchtbarem Erfolge im russisch-japanischen Kriege erlebt. Er zögere daher nicht mit der Erklärung, daß die Richtigkeit dieses Prinzips durch die Zeit und Erfahrung sanktioniert sei. Diese Überlegungen und das Studium „der glorreichen Tage von unsterblichen britischen Helden des 18. Jahrhunderts", besonders aber der Schlacht von Trafalgar, hätten ihn dazu geführt, ein ähnliches System der Unterstützungstaktik zum Vorschlag zu bringen.

Das Risiko, fährt der Admiral fort, das mit der taktischen Teilung einer Flotte verbunden ist, besteht darin, daß das eine der beiden Geschwader in einem Augenblick oder in einer taktischen Situation angegriffen wird, in der es nicht die Unterstützung des andern erhalten kann, und dieses Gefahrmoment spielt besonders in unserer Zeit eine große Rolle, wo die Seeschlacht im Zeichen der schnellen Bewegungen und Stellungswechsel sowie der Notwendigkeit augenblicklichen Handelns des Führers steht. Wenige Minuten können über das Schicksal des Tages entscheiden. Mein erster Gedanke, sagt er, war bei diesen Überlegungen demnach der: kann man bei den modernen 20 Knoten-Schlachtschiffen es überhaupt wagen, an eine Unterteilung des Verbandes zu denken? Und ich kam zu dem Schluß, daß dies wohl denkbar wäre, wenn es gelänge, die beiden taktisch getrennten Geschwader wiederum in gewisse taktische Verbindung zu bringen, etwa in der Art, daß das eine den Bewegungen des andern gewissermaßen automatisch folgt, aber ohne Signale oder besondere Befehle. Ich habe dieses Problem in folgender Weise zu lösen versucht:

(Abbild. 1.) Die beiden in losem taktischen Zusammenhang stehenden Geschwader (A und B) nehmen zueinander und zu dem anzugreifenden Flügel des Gegners (C) eine solche Stellung ein, daß für jedes der beiden Geschwader-Flaggschiffe die Peilung nach dem Schwester-Flaggschiff und diejenige nach dem feindlichen Flügelschiff den

gleichen Winkel einschließen (∡ ABC = ∡ CAB). Beträgt dieser 60°, so ist das Dreieck ABC ein gleichseitiges; dies sollen die beiden Geschwader A und B anstreben, wobei die beiden Flaggschiffe allein schon in der Herstellung und Aufrechterhaltung jener Winkelgröße eine Kontrolle für die Richtigkeit ihrer Stellung haben. Jedes Geschwader für sich soll sich derart formieren, daß seine Linie senkrecht zur Peilung des anzugreifenden feindlichen Flügels steht, und zwar bei Querabstellung in Kiel-, bei flankierender Stellung in Dwarslinie, in allen Zwischenpositionen schließlich in Staffel.

Der Vortragende greift hier auf eine frühere Abhandlung zurück, in der er im Jahre 1903 bereits dieses System ausführlicher besprochen habe.*) Zu seinem Erstaunen aber hätten damals die Leser jenes Artikels sich eine unklare Vorstellung seiner Idee gemacht; er wolle nunmehr versuchen, etwaige Unklarheiten und Zweifel zu beheben. Natürlich, sagt er, muß man bei allen taktischen Problemen eine gewisse Gleichheit der Kräfte auf beiden Seiten voraussetzen. Ein Schlachtschiff-Geschwader bedarf nicht eines taktischen Elaborats, um ein kleines Kanonenboot zu bekämpfen; aber der Tag, wo der Kampf um die Seeherrschaft ausgefochten werden muß, kann kommen, ja er kann vor der Tür stehen, und da drängt sich die Notwendigkeit auf, sich mit der Taktik ernstlich zu befassen. Treten zwei Gegner auf den Plan, die einander ebenbürtig sind an Offensiv- und Defensivkraft sowie Geschwindigkeit, dann entscheidet lediglich die Kunst der Taktik. Es soll daher im Folgenden die gleiche Zahl von gleichwertigen Schiffen derselben Geschwindigkeit auf beiden Seiten vorausgesetzt werden; diese sollen sich auf zwei verschiedene Weisen bekämpfen: erstens eine lange Kiellinie kämpft gegen den geteilten Gegner; zweitens beide Gegner teilen unter Befolgung eines ähnlichen taktischen Prinzips die Linie. Dann wird sich ergeben, was Geistesgegenwart und momentane Entschlußfähigkeit vermögen und welche Rolle eine Überlegenheit an Geschwindigkeit spielt.

Nordseeschlacht.

Der Vortragende macht vor Eröffnung des Bildes einige Bemerkungen über die Gefechtsentfernungen. Im allgemeinen nehme man den Beginn des Artilleriekampfes auf etwa 70 bis 100 hm an. Auf solche Entfernungen wäre mit taktischen Evolutionen nicht viel zu machen, die wechselseitigen Stellungen beider Flotten änderten nicht schnell, wofern nicht starke Annäherung gesucht würde, und unter solchen Umständen neige man der Ansicht zu, daß bei gleicher Schulung, Ausbildung und intellektueller Befähigung die Schlacht als reiner Artilleriekampf durchgeschlagen würde. Er wolle nun aber den möglichen Fall annehmen, das Wetter in der Nordsee sei derartig, daß der Kampf sich auf bedeutend kleinere Entfernung entwickeln müßte, wo

---

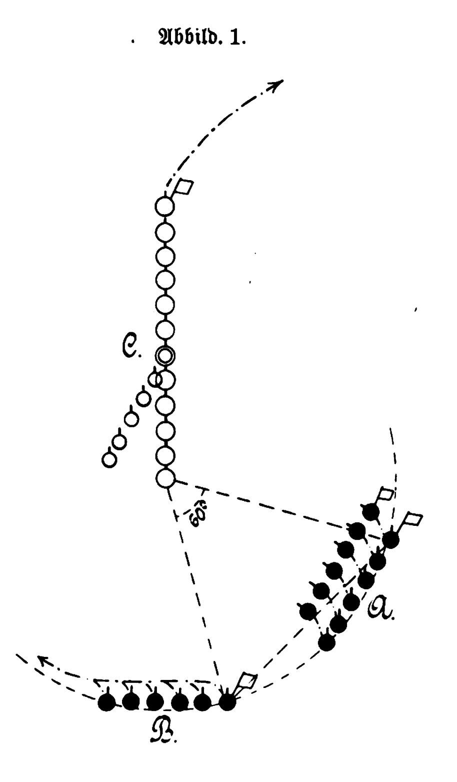
*) Unter dem Titel „A new Tactical System“ veröffentlichte Admiral Börresen im Märzheft 1903 des „Journal of the Royal United Service Institution“ einen Artikel, der ebenso wie der vorliegende Vortrag die Zweckmäßigkeit der Teilung in zwei selbständig operierende, aber durch gewisse Regeln für ihr wechselseitiges Handeln gebundene Geschwader beweisen sollte. Es finden sich dort bereits dieselben Gedanken und Prinzipien (Flottenwinkel, taktischer Kreis, taktisches Zentrum usw.), nur ist der Ausbau dieses stark gekünstelten Systems noch theoretischer gehalten als hier; es wird dort mit umfangreichen Tabellen gearbeitet, die den Geschwaderchefs den neuen Kurs und die zu wählende Geschwindigkeit angeben, um bei den verschiedenen taktischen Situationen von einer Stelle des taktischen Kreises zu einer andern zu gelangen.



die taktischen Situationen schneller wechselten und taktische Entschlüsse in kürzester Zeit gefaßt werden müßten. Solche Vorbedingungen seien auch ein schärferer Prüfstein für das taktische Talent des Führers, als wenn die Schlacht sich auf größere Entfernung abspiele, wo man mehr Zeit zum Überlegen habe und wo ein falsches Manöver wieder ausgeglichen werden könne, bevor es verhängnisvoll werde. Er halte es daher auch prinzipiell für ratsamer, bei taktischen Studien die kürzesten Gefechtsentfernungen zugrunde zu legen, auf denen man möglicherweise die Entwicklung des Kampfes annehmen könne. Schlußfolgerungen für die Taktik größerer Gefechtsentfernungen würden sich hieraus dann ohne weiteres ergeben.

Es wird nun folgender Fall angenommen: auf jeder Seite zwölf Schiffe, die C-Flotte in Kiellinie von 4500 m Länge (400 m Schiffsabstand); der Gegner in zwei Geschwadern à sechs Schiffe, das B-Geschwader in Dwarslinie hinter der C-Flotte, das A-Geschwader in Staffel oder Kiellinie Steuerbord achteraus vom Schlußschiff des Gegners. Eine ideale Position für A und B, um die feindliche Queue zu zerschmettern und den Rest von C zu vernichten (Abbild. 1). Aber — so fährt er fort — es ist nicht zu leugnen, daß A einen schweren Stand haben wird, weil er im Brennpunkt des feindlichen Feuers steht. Doch man wird einwenden, daß C diese Stellung nicht lange beibehalten wird. C wird ein Gegenmanöver machen, z. B. das Schlußgeschwader staffeln (Abbild. 1), wie es die russischen Kreuzer nach Ssemenow in der Schlacht am 10. August 1904 gemacht hätten; gleichzeitig könnte die Spitze von C allmählich nach Steuerbord abschwenken. Dies würde aber zu einer Teilung der C-Flotte führen, und es würde eine Situation geschaffen, die erst später behandelt werden soll. Inzwischen soll untersucht werden, was die C-Flotte, ohne sich zu teilen, tun kann, um A und B abzuschütteln. Zu dem Zweck soll die Entscheidungsschlacht um einige Tage hinausgerückt werden, um mit den beiden feindlichen Flotten zunächst eine Reihe ruhiger Friedensevolutionen vorzunehmen.

Abbild. 1.



Um das ganze Problem in ein gewisses System zu bringen, soll dasjenige Schiff oder derjenige Teil der feindlichen Flotte (Spitze oder Queue), auf welche A und B ihr Feuer konzentrieren wollen, das „taktische Zentrum“, und derjenige Kreis, welcher mit der von A und B beabsichtigten Gefechtsentfernung als Radius um das taktische Zentrum geschlagen ist, „taktischer Kreis“ genannt werden. Auf der Peripherie dieses Kreises müssen A und B solche Positionen einnehmen, daß das vorerwähnte

Dreieck (Abbild. 1) gleichseitig wird; der Winkel ABC soll der „Flottenwinkel" genannt werden. A und B müssen in sich so rangiert sein, daß ihre Richtung tangential zum taktischen Kreise steht. Es wird angenommen, daß A und B auf diese oder jene Weise in Besitz dieser günstigen taktischen Stellung gelangt sind und daß C keine Mittel und Wege gefunden hat, aus seiner schlechten Position herauszukommen, vielmehr seinen Kurs durchhält, wie es Rojestwenski eine Zeitlang in der Straße von Tsuschima gemacht haben soll. Während also C Befehl hat, einen bestimmten Kurs zu steuern, nehmen A und B die Gelegenheit wahr, um ihre Position nach genanntem Muster genau einzunehmen und innezuhalten. Es wird angenommen, daß A das eigentliche schwere Schlachtschiffgeschwader („Dreadnoughts"), B dagegen eine Art schnelle Division (Linienschiffkreuzer) darstellt. Augenscheinlich wird A einen schweren Stand haben, da es das ganze Feuer der vorderen Schiffe von C auf sich zieht; dafür ist es aber auch das kampfkräftigste und muß unbedingt seine Stellung derart behaupten, daß es die Queue von C stets „auf der Mitte" und in derselben Peilung hält, dabei die Geschwindigkeit von C zu der seinigen macht. Demgegenüber hat B die Aufgabe, für Aufrechterhaltung des Flottenwinkels und des richtigen Abstandes zu sorgen, durch jeweilige Änderung der Geschwindigkeit und durch Heranrücken an A oder Abrücken von A fort.

Sind A und B in dieser Weise gut einexerziert, so ist das Bild analog mit bezug auf die Spitze (anstatt Queue) von C einzuüben. Dann kann ein Schritt weiter gegangen werden, z. B. kann A durch Änderung des Abstandes vom taktischen Zentrum die Verhältnisse schwieriger gestalten; dies würde B zu verschiedenen Manövern zwingen, um den Flottenwinkel von 60° innezuhalten. Weiterhin würde C ein Gegenmanöver zu gestatten sein, z. B. Kehrt machen durch gleichzeitige Wendung um 180°; dies würde A und B veranlassen, dasselbe zu tun, und die Folge wäre, daß C's Spitze anstatt Queue zum taktischen Zentrum werden würde oder umgekehrt. Die nächsten gefechtstaktischen Evolutionen würden darin bestehen, daß B Bewegungsfreiheit erhält, um z. B. durch Herstellung der Kiellinie und Fahren auf der Sehne des taktischen Kreises (Abbild. 2) sein ganzes Breitseitfeuer zur Geltung zu bringen oder C's Spitze mit einem Torpedoangriff zu bedrohen und dann seine frühere Stellung mit normalem Abstand und Flottenwinkel wieder einzunehmen. Weiterhin würde eine Periode der Aktionsfreiheit für C folgen. Es soll C gestattet sein, irgendwelche Gegenmanöver zu machen, die ihm geeignet erscheinen, A und B von dem taktischen Kreise zu verdrängen oder A und B zu isolieren oder sie in eine Stellung zu bringen, wo der eine das Feuer des andern maskiert usw. Wenn beide Geschwader sich auf seine Queue konzentriert haben, wird C natürlich versuchen, nach Steuerbord abzuschwenken und A anzugreifen (Abbild. 3). Was wird A in diesem Falle tun? Nach der Regel soll A der Bewegung von C folgen, d. h. Kiellinie bilden und sich mit der Spitze von C auf parallelen Kurs legen, im vorliegenden Falle unter gleichzeitiger Fahrtverminderung, während B nach wie vor für Aufrechterhaltung des Flottenwinkels (60°) sorgt. Aber vielleicht mag es notwendig werden, daß A dieser Regel nicht folgt, sondern auf Gegenkurs geht, um die feindliche Queue festzuhalten; in solchem Falle würde B mit einem sinngemäßen Manöver folgen (siehe die Pfeilrichtungen in Abbild. 3). Schließlich könnte C den Ausweg wählen, Kehrt zu machen

Abbild. 2.

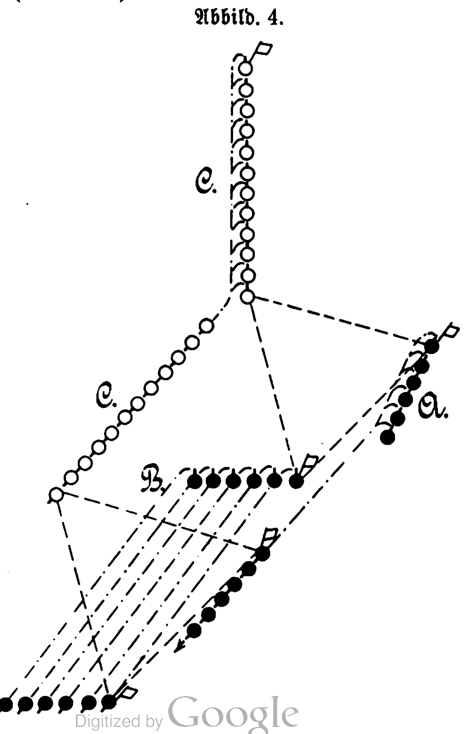
Abbild. 3.

durch Wendung zugleich und unter leichtem Abschwenken B anzugreifen. Dies würde A und B veranlassen, ebenfalls Kehrt zu machen unter Aufrechterhaltung der beiderseitigen Stellungen zu der neuen C-Spitze (Abbild. 4).

Es ist nun noch der vorher bereits erwähnte Fall zu erörtern, daß C sich ebenfalls teilt, wenn ihm nämlich kein anderer Ausweg bleibt, A und B abzuschütteln. Dies würde aber zu komplizierten Situationen führen, die besser bis zum Schluß des Vortrags verbleiben. Es soll nunmehr zunächst die „Annäherungstaktik", der Übergang vom Marsch zur Schlacht, untersucht werden. Also verlassen wir das Feld der Friedensevolutionen und gehen wir wieder zum Ernstfall über.

Beide Gegner sind außer Sicht voneinander und steuern in Kiellinie ihren Kurs, der Flottenchef an der Spitze, der zweite Admiral an der Queue. Vielleicht hat AB, in der Absicht sich zu teilen, einen zweiten und dritten Admiral in der Mitte, einen an der Queue des A-Geschwaders, den anderen daneben für die Führung des B-Geschwaders.

Abbild. 4.



Die den Flotten attachierten Kreuzergeschwader sollen hier unerwähnt bleiben, vielmehr nur die Hauptschlachtkörper betrachtet werden. Die Kreuzer sollen gegenwärtig außerhalb Sichtweite bleiben; ein fähiger Führer, der die Annäherungstaktik beherrscht, wird es immer in der Hand haben, seine Kreuzer auf drahtlosem Wege dorthin zu dirigieren, wo sie nach Lage der Dinge hingehören, also zur Bekämpfung feindlicher Kreuzergruppen oder des einen oder andern Flügels des gegnerischen Gros.

Annäherungstaktik.

Zwei Flotten können einander unter den verschiedensten Umständen in Sicht bekommen. Sie können, plötzlich im Morgendunst erscheinend, einander entdecken, die eine querab von der anderen, auf annähernd gleichem oder entgegengesetztem Kurse. Man kann den Gegner auch recht voraus in Sicht bekommen, sei es auf Gegenkurs oder ihm langsam von hinten aufkommend; oder man ist selbst in der Lage, den langsam von achtern auflaufenden Feind im Rücken zu entdecken. Schließlich kann man ihn sichten in irgend einer anderen Peilung und auf konvergierendem Kurse.

Aber in all diesen Fällen wird man schon an den Empfängerapparaten der FT von der Nähe des Feindes etwas „gehört" oder sogar durch seine Kreuzer Mitteilung über Formation, Kurs, Geschwindigkeit, Zahl und Namen der feindlichen Schiffe erhalten haben. So mag denn bis zum Sichten der Schlachtplan schon abgeschlossen und klar vor dem geistigen Auge des Führers liegen; er wartet nur den Augenblick des tatsächlichen Insichtkommens ab, um sich von der Richtigkeit der Kreuzermeldungen zu überzeugen und dann sofort das Signal zu heißen, aus dem die Unterführer ersehen, nach welchem Plan der Flottenchef zu schlagen beabsichtigt.

Die einzelnen Fälle sollen jeder für sich behandelt werden, zunächst derjenige, welcher die größte Wahrscheinlichkeit für sich hat, daß nämlich beide Flotten einander sichten auf nicht parallelem Kurse. Da man in letzter Zeit so viel von dem „crossing the T" gehört hat, so ist nicht von der Hand zu weisen, daß jeder der beiden Gegner dieses Manöver zu machen versucht und bestrebt ist, seine Linie 40 bis 50 hm vor der feindlichen Spitze vorbeizuziehen. Es darf jedoch als ausgemacht gelten, daß zunächst keiner von beiden Erfolg dabei hat; aber es dürfte doch schließlich AB gelingen, dieses Ziel mit dem schnellen B-Geschwader zu erreichen, das sich quer hinter die Queue von C legt und in Verbindung mit dem schweren A-Geschwader die eingangs erwähnte konzentrierende Stellung einnimmt. Schwenkt C nach der Seite, auf der A steht, so schwenkt A auf parallelen Kurs unter Fahrtverminderung und beordert B auf die andere Seite in eine Backstagstellung zu der feindlichen Queue, wobei letztere taktisches Zentrum bleibt. Die Evolutionen, die nötig sind, um in eine solche günstige Stellung zu gelangen, können je nach den Umständen sehr verschieden sein. Wenn z. B. beide Flotten sich auf Kursen nähern, die einen sehr stumpfen Winkel einschließen, könnte AB gezwungen sein, zunächst auf Gegenkurs an der Linie von C entlang zu laufen, um an dessen Queue zu gelangen; ist diese dann querab, so schwenken A und B herum und bilden das bekannte gleichseitige Dreieck ABC, womit die Idealposition erreicht ist. In all diesen Situationen wird AB stets zu bedenken haben, daß die Gefahrzone bezüglich Torpedos und Minen viel weiter und drohender h i n t e r als v o r dem Feinde ist.

Nun die einzelnen Spezialfälle:

1. AB sichtet den Feind (C) recht oder annähernd recht voraus auf gleichem Kurse. Das Gegebene oder einzig Mögliche wäre für AB, die Queue von C anzugreifen; hierzu erhält das schnelle B-Geschwader den Befehl, mit äußerster Kraft an Backbord aufzudampfen und im geeigneten Abstande durch Aufmarschieren nach Backbord Dwarslinie herzustellen, während das schwere A-Geschwader an Steuerbord aufdampft, um querab von C zu gelangen und die vorderen Schiffe zu binden (Abbild. 8). Um die eventuellen Gegenmanöver von C zu studieren, wird auf die Abbildungen 1 bis 4 hingewiesen; schließlich können die einzelnen Details auch in taktischen Kriegsspielen durchgespielt werden.

2. AB sichtet C recht oder annähernd recht voraus auf Gegenkurs. Schwenkt A nun ab, um sich quer vor die feindliche Spitze zu legen, so kann C nach der entgegengesetzten Seite abschwenken, um die Queue von AB anzugreifen. Es scheint daher besser für AB zu sein, sich zu teilen und von beiden Seiten die Spitze von C zu fassen und einzuwickeln. AB wird dann eine Position erreichen, wie sie der nächste Fall verzeichnet.

3. AB sichtet die C-Flotte, die von achtern auf gleichem Kurse aufkommt. A und B trennen sich (Abbild. 10) und nehmen schräg voraus eine flankierende Stellung ein. Unter keinen Umständen darf jetzt C gestattet werden, in die Lücke zwischen A und B aufzudampfen. Dies kann durch höhere Geschwindigkeit vereitelt werden, oder wenn C doch zu schnell aufkommen sollte, dadurch, daß A und B auf ungefähr dem bisherigen Kurs langsam wieder zusammenschließen.

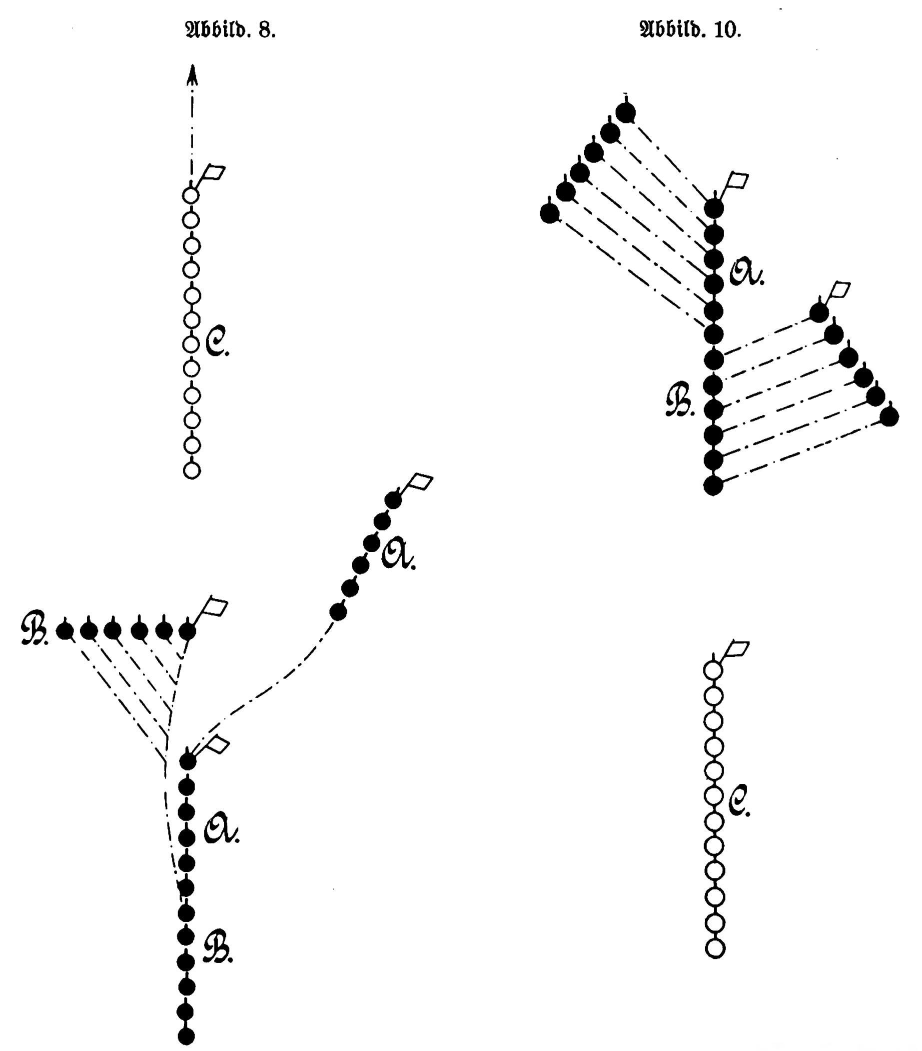
4. AB sichtet den Feind querab auf parallelem Kurse oder Gegenkurse. In jedem Falle kann B dann ausbrechen und sich hinter der Queue von C formieren (T-Stellung), während das Dreadnought-Geschwader unter Annäherung an C wieder die Aufgabe übernimmt, die vorderen Schiffe von C im laufenden Gefecht festzuhalten.

Es kommt nun der Fall, daß auch C sich teilt; man wird dabei, wie auch schon viele Taktiker früher festgestellt haben, die Entdeckung machen, daß der eine oder andere Teil von einer überlegenen Zahl feindlicher Schiffe angegriffen oder von zwei feindlichen Divisionen isoliert und eingeschlossen werden kann, während der andere Teil infolge irgend eines unglücklichen Zufalls oder durch die gegnerische Taktik verhindert wird, dem bedrängten Teile zu Hilfe zu kommen. Aber die Gefahr, in die der eine Teil gelangt, kann gleichzeitig den Erfolg für den anderen Teil mit sich bringen, ein Erfolg, den die schwächere Flotte in ihrem Verzweiflungskampfe suchen muß, um überhaupt ein erreichbares Ziel vor Augen zu haben.

Also: die Taktik ist die Waffe des Schwächeren; wird die Schlacht aber im Kampfe Schiff gegen Schiff ausgefochten, wie zur Zeit der „fighting instructions", dann hat die Taktik so gut wie gar keinen Wert. Der numerisch Unterlegene ist es, der der Übermacht gegenüber seinen Mutterwitz und Intellekt in die Wagschale werfen muß. Und wenn die Wissenschaft der Taktik — mag es immerhin mit einem Risiko verbunden sein — ihm eine Gelegenheit bietet, einen Teil der feindlichen Streitkräfte zu isolieren und aufzureiben oder zu vernichten, bevor der andere Teil zur Hilfe heraneilen kann, dann ist damit bereits der Wert der Seetaktik und die Notwendig-

keit bewiesen, daß sich jeder mit ihrem Studium befassen muß, der Schwächere wie der Stärkere; letzterer, weil es in seinem eignen Interesse liegt, Mittel zu finden, um den andern nicht die Vorteile einer überlegenen Taktik genießen zu lassen. Wenn schließlich, wie oben erwähnt, das Prinzip der Flottenteilung auch seine Gefahren und Schwächen hat, so ist hieraus nur ein weiterer Grund dafür herzuleiten, daß es ratsam ist, die Kampfeinheit, das eigentliche Schlachtschiff, so groß und kampfkräftig wie

Abbild. 8. Abbild. 10.



nur irgend möglich zu machen; denn in demselben Maße wie das einzelne Schiff größer wird, verschwindet die Notwendigkeit, eine Flotte zu teilen. Bei gleicher Zahl Kanonen ist immer diejenige Linie die längere, welche die kleinsten Einheiten enthält.

Freilich, eine Teilung kann auch aus anderen Gründen immer noch vorteilhaft sein, z. B. wenn die Flotte aus mehreren Geschwadern von ungleicher Geschwindigkeit zusammengesetzt ist. Grundsätzlich soll in diesem Falle die höhere Geschwindigkeit

in die Erscheinung treten und ausgenutzt werden; dies kann aber nur geschehen, wenn eine Teilung vorgenommen wird. Zwingt man aber schnelle und langsame Schiffe in denselben Verband, so geht der Vorteil der höheren Geschwindigkeit verloren, nicht nur für die schnelleren Schiffe selbst, sondern auch für den ganzen Verband. Hat man sich erst eingehend mit dem Studium der „Trennungstaktik" befaßt, dann treten auch die Vorteile klar in die Erscheinung, die sich aus dem Vorhandensein eines schnellen Geschwaders ergeben.

Eine Bedingung muß nun von vornherein gestellt werden, will man eine Unterleitung in 2 oder 3 lose zusammenhängende Geschwader zulassen; diese besteht darin, daß jeder Geschwaderchef ständig seine Aufmerksamkeit zwischen seinem Nebengeschwader und dem Feinde teilt. Unter keinen Umständen darf der eine die Isolierung des andern zulassen, auch nicht gestatten, daß der Gegner sich zwischen beide schiebt und so die Möglichkeit gewinnt, gegen jedes der getrennten Geschwader eine Breitseite zu verwenden; ein Vorteil, der zwar vielleicht nicht mehr lange von großer Bedeutung sein wird, wenn die Flotten sich aus lauter Dreadnoughts mit nach beiden Seiten verwendbarer Artillerie zusammensetzen. Aber vorläufig ist doch noch mit jeder Kanone zu rechnen, die man mehr ins Feuer bringen kann.

Wenn nun C mit allen Mitteln versuchen sollte, in die Lücke zwischen A und B einzudringen, so würden A und B mit äußerster Kraft auf ungefähr gleichen Kurs wie C gehen, etwa auf doppelte Torpedoschußweite aneinander heranschließen und so eine Art à cheval-Stellung zu der Spitze von C einnehmen. In dem sich nun entwickelnden laufenden Gefecht (Abbild. 10) würden A und B den Vorteil haben, ihr Feuer auf die C-Spitze konzentrieren zu können; auf ihre Buggeschütze würden sie dann augenscheinlich verzichten müssen, ebenso aber C auf seine Heckgeschütze.

Angenommen — wie eingangs erwähnt — C teilte sich auch (C und C_2) und das vorn stehende schnellere Geschwader C_2 dränge so weit in die Lücke zwischen A und B vor, daß es vorlich von diesen zu stehen käme, während C in der rückwärtigen Stellung wie in Abbild. 10 bliebe. Dann hätten A und B ihre Buggeschütze verfügbar, um C_2 zu beschießen, während die Heckgeschütze, wie vorher, auf C gerichtet blieben. Das würde so viel heißen, daß A und B ein Maximum an Geschützen gegen ein Minimum auf seiten von C und C_2 ins Feuer bringen könnten, also wieder eine vorteilhafte Stellung für AB.

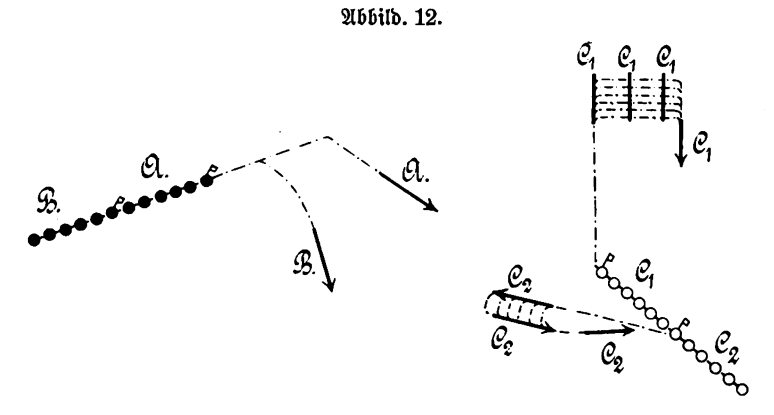
Hieraus geht hervor, daß während eines Kampfes, in dem beide Gegner ihre Streitkräfte teilen, gewisse günstige Gelegenheiten sich bieten können, die ein Führer mit Energie suchen und ausnutzen muß. Ferner ist es erforderlich, bereits während der taktischen Annäherung so zu manövrieren, daß man die eine oder andere der vorgenannten vorteilhaften Situationen gewinnt, sei es, daß man in der Offensivstellung eins der feindlichen Geschwader zwischen A und B bringt, während der andere Teil kalt gestellt ist, sei es, daß man bei zwangsweiser Defensive, wenn ein Geschwader vom Feinde umzingelt ist, mit allen Kräften versucht, diesem bedrängten Teil dadurch zur Hilfe zu kommen, daß man eine möglichst flankierende Stellung zu einem der feindlichen Geschwader gewinnt und dieses hart bedrängt. Wenn alles auf beiden Seiten gleich ist, wenn Sieg und Niederlage hier wie dort balancieren, dann muß die eine oder andere der genannten Situationen das Schicksal des Tages schließlich

entscheiden, und es ist Aufgabe des Kampfes um die Anfangsstellung, so zu manövrieren, daß ein Teil des Gegners in eine solche Situation gedrängt wird, während die Schlachtentaktik dafür zu sorgen hat, daß ein so gewonnener Vorteil aufrechterhalten bleibt.

Dem nächsten Beispiel liege der Fall zugrunde, daß beide Flotten einander auf nicht parallelen Kursen sichten. Angenommen C teilt sich sofort oder ist bereits in zwei Geschwader geteilt (C_1 und C_2). Die beiden feindlichen Spitzen seien in diesem Augenblick 100 hm voneinander ab (Abbild. 12). AB teilt sich auch und steuert mit dem schweren „Dreadnought"-Geschwader auf die Lücke zwischen C_1 und C_2, während das schnelle B-Geschwader abschwenkt und sich vor die Spitze von C_2 legt. C_1 und C_2 werden dadurch gezwungen sein, umzudrehen (siehe Abbildung), um nicht zu weit voneinander getrennt und in eine gefährliche Position gedrängt zu werden.

Wenn AB eine höhere Geschwindigkeit besitzt als C_1, so wird letzteres plötzlich die Entdeckung machen, daß C_2 isoliert ist. A und B würden wahrscheinlich mit

Abbild. 12.



Erfolg bestrebt sein, C_2 in den bewußten Flottenwinkel zu bringen, während C_1 zu weit ab steht, um C_2 zur Hilfe eilen zu können. In Abbild. 12 schwenkt zu Anfang C_2 nach Backbord, während C_1 nach Steuerbord dreht. Es wäre taktisch richtiger gewesen, wenn C_2 ebenfalls nach Steuerbord um einige Striche abgedreht hätte; dann wäre es nicht in die Gefahr gekommen, so weit von dem Hauptgeschwader C_1 getrennt zu werden, außerdem hätte sich ihm die Aussicht geboten, eine T-Stellung gegenüber A zu gewinnen.

Zum Schluß dieser Betrachtung soll noch der Gedanke Erwähnung finden, daß eine Flotte aus den schnellsten Panzerkreuzern eine „very fast division" bildet und diese außer Sichtweite, also etwa 20 Seemeilen entfernt, in Reserve hält. Diese würde im geeigneten Augenblick heranzuziehen und so zu dirigieren sein, daß sie je nach der taktischen Situation durch einen Angriff auf diesen oder jenen feindlichen Flügel entscheidend mit in die Schlacht eingreift. Es würde Aufgabe spezieller taktischer Kriegsspiele sein, diese Gedanken etwa derart zur Ausführung zu bringen, daß AB eine solche „ganz schnelle Division" zugewiesen erhält und sein Manöver von vornherein so anlegt, daß am Schluß alle einzelnen Divisionen den Gegner in das taktische Zentrum bringen und unter ihrem konzentrierten Feuer festhalten. Das

Studium dieser Taktik gehört aber mehr in das Gebiet der Praxis, es ist mehr Sache der großen Manöver, in dieser Beziehung zu greifbaren Resultaten zu gelangen.

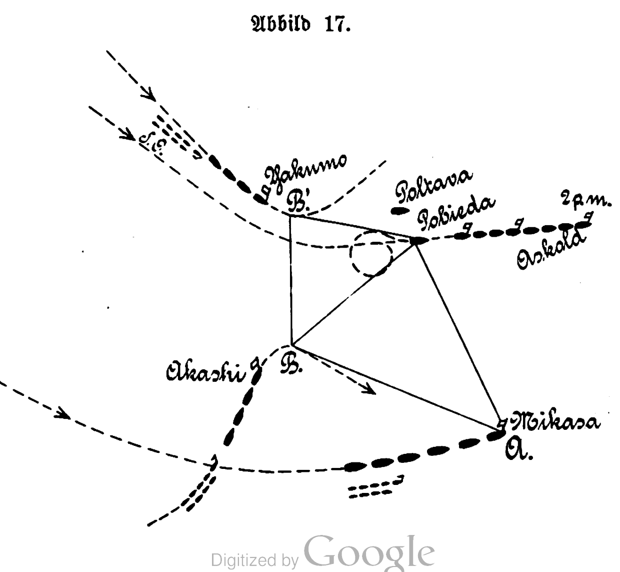
Die Taktik bei Tsuschima.

Abbild. 16.

Mehr Wert als alle auf dem Papier durchgeschlagenen Schlachten bietet natürlich das Studium von Kämpfen, die wirklich der Geschichte angehören. Der Vortrag soll daher mit einer Besprechung der Schlachten des russisch-japanischen Krieges seinen Abschluß finden.

„In der Schlacht bei Tsuschima", sagen zwei Kampf-Teilnehmer, „sieht man zwei verschiedene taktische Systeme einander bekämpfen: auf japanischer Seite operieren die einzelnen Divisionen unabhängig voneinander und unter der vollen Verantwortlichkeit der betreffenden Unterführer, die lediglich nach den allgemeinen, vor der Schlacht ausgegebenen Direktiven des Flottenchefs handeln. Auf russischer Seite ein System, das jeder Division und jedem einzelnen Schiff vorschreibt, im Kielwasser des Flottenflaggschiffs zu folgen, nur das zu tun, was durch Signal befohlen ist; ein System, das jede Initiative und freie Entfaltung von Talent und Intellekt bei den Unterführern unterbindet und den ganzen Apparat zur Auflösung bringt, wenn der Oberstkommandierende fällt."

Abbild 17.



Die Schlacht vom 10. August illustriert ebenfalls die charakteristische Verschiedenheit der beiderseitigen Taktik: Abbild. 16 zeigt die Anfangsstellung vor der Schlacht; Togo hat seine Kiellinie auf SSW-Kurs vor der russischen Spitze vorbeigezogen, teilt seine Streitkräfte in zwei unabhängige Divisionen und greift die russische Queue an, gleichzeitig damit dem Gegner den Rückweg nach Port Arthur abschneidend.

Das japanische Schlachtschiff-Geschwader hält sich in Kiellinie auf parallelem Kurse mit der russischen Linie, während das Panzerkreuzer-Geschwader, ebenfalls in Kiellinie, sich an der feindlichen Queue vorbeizieht. Beide japanischen Geschwader sind bei diesem Manöver in der Lage, ihre volle Breitseite auf einen Teil der russischen Linie zu konzentrieren und diesen so zu überwältigen (siehe Ssemenows Beschreibung). In diesem Stadium der Schlacht scheinen die Japaner sich also die russische Queue als taktisches Zentrum gewählt zu haben. Nach dem Passieren der Queue schwenken die Kreuzer nach Steuerbord und greifen von Backbord her Admiral Witthöfts Schlußschiffe an, während Togo und Dewa mit ihren Divisionen die vorn stehenden Schiffe des russischen Geschwaders beschießen. Von nun ab steuern alle drei japanischen Divisionen ungefähr auf parallelem Kurse mit den Russen. Die einzelnen Positionen veranschaulichen die „taktischen Dreiecke" in Abbild. 17.

Tsuschima liefert weitere interessante taktische Beispiele.

Dieses die Wiedergabe des Vortrags gemäß „Naval and Military Record". Wie schon erwähnt und wie auch aus der Numerierung der Figuren hervorgeht, ist der Inhalt nicht erschöpfend, sondern nur im Auszuge der Öffentlichkeit übergeben worden.*) Immerhin gewinnt man auch so einen genügend tiefen Einblick in das, was der norwegische Admiral hat zum Ausdruck bringen wollen. Er sprach vor einer ausgewählten Zuhörerschaft, unter der sich viele englische Admirale befanden. Eine eigentliche Diskussion fand nicht statt. Die Admirale Sir Nathanial Bowden-Smith und Sir Percy Scott beschränkten sich in der Hauptsache darauf, dem Redner zu danken und ihm im Prinzip darin zuzustimmen, daß man durchaus nicht damit rechnen dürfe, daß zwei Flotten sich bereits auf große Entfernungen sichteten und genügend Zeit für ihre Vorbereitungsmanöver zur Schlacht fänden; es würden vielmehr ebensooft Fälle eintreten, wo infolge unsichtigen Wetters und Versagens der Aufklärung sich plötzlich die Gegner auf nahe Distanz gegenüberständen. Auch die Flottenteilung mit möglichster Selbständigkeit der Unterführer sei einer langen starren Kiellinie vorzuziehen, es sei denn in der Nähe der feindlichen Küste, wo wegen Minengefahr eine einzige Linie mehr Sicherheit böte.

Nur der den Lesern dieser Zeitschrift aus seinen taktischen Büchern, Artikeln und Meinungsäußerungen wohl bekannte Admiral Sir Cyprian Bridge ging mit dem Vortragenden etwas schärfer ins Gericht und machte einige bemerkenswerte Ausführungen, die nach „Morning Post" vom 2. März 1910 etwa folgenden Inhalts waren:

Admiral Bridge meinte zunächst, es sei überhaupt nicht möglich, eine Kritik zu improvisieren über einen so sorgfältig vorbereiteten und mit technischen Skizzen reichlich ausgerüsteten Vortrag. Dazu müsse man sich vielmehr das Material mit nach Hause nehmen und in der Ruhe des Studierzimmers eingehend verarbeiten. Das Interessanteste von allem sei vielleicht, daß der Vortragende überhaupt das Vorhandensein einer Taktik, die anderen Systemen überlegen sei, voraussetze und bemüht sei, mit

*) Falls der Vortrag später im Wortlaut mit der Diskussion in einem Heft des Journal of the U. S. Institution veröffentlicht werden sollte und darin wesentlich neue Momente erscheinen, werden diese hier in einem Nachtrage behandelt werden. Die Schriftleitung.



seinen Worten dieser Überzeugung Nachdruck zu verleihen. Die Anhänger sehr großer, schwerer Schiffe hätten immer und immer wieder feierlich erklärt, ihr Typ hätte unleugbare Vorteile und müsse bei gleich guter Schießausbildung notwendigerweise in der Schlacht den Ausschlag geben. Dies möge für Einzelschiffskämpfe zutreffen; hierfür aber sei das Schlachtschiff nicht gebaut und jene Lehre verliere erheblich an Bedeutung und Richtigkeit angesichts der Tatsache, daß im Flotten- und Geschwaderkampfe, wofür das moderne Linienschiff bestimmt sei, ein Vorteil schon durch Erzielung einer überlegenen taktischen Position gewonnen werden könne.

Er hoffe, daß die Börresenschen Probleme privatim und beim Kriegsspiel eingehend diskutiert und daß die Resultate durch Rundschreiben bekannt gemacht würden. Es sei — wie gesagt — unmöglich, eine detaillierte Kritik an den Vortrag zu knüpfen, aber einige Bemerkungen seien wohl gestattet. Der Vortragende selbst würde wohl der letzte sein, der annähme, mit diesem ersten Vorstoß sei ein „complete new system of tactics“ aus der Wiege gehoben worden; das Beste und Richtigste sei vielmehr, diesen Vortrag lediglich als Ausgangspunkt für eine Diskussion über das fragliche Gebiet zu betrachten.

Manöver zur Erlangung einer T-Stellung.

Der Vortrag, fährt Admiral Bridge fort, habe zweifellos die Tatsache erhärtet, daß es eine taktische Position gebe, die dem einen der Gegner einen Vorteil einräume; weniger erfolgreich aber sei der Vortragende bei dem Versuch gewesen, zu zeigen, wie man denn eine solche Position erreichen könne. Bei sorgfältiger Untersuchung würde man sicherlich in dem Vortrage gewisse Unstimmigkeiten feststellen können. Zum Beispiel sei die beschriebene vorteilhafte taktische Stellung letzten Endes nichts weiter als eine Modifikation des alten „crossing the T“, einer Position, die sattsam als eine derartig dominierende anerkannt sei, daß ein Admiral, der sich als leidender Teil in eine solche Stellung bringen lasse, nach allgemeinem Urteil die daraus resultierende Niederlage durchaus verdienen würde. Die Gegenmanöver gegen ein beabsichtigtes crossing-Manöver des Gegners seien sehr einfach, weniger einfach zwar gegen das von Admiral Börresen vorgeschlagene crossing-System, aber doch der Natur nach dieselben. Mit anderen Worten: eine Flotte, die es dem Gegner erlauben würde, eine derartig günstige Position zu gewinnen, wie Admiral Börresen es beabsichtige, würde zweifellos schwer zu leiden haben; es sei dem Vortragenden aber nicht gelungen, zu zeigen, daß eine in so unglückliche Lage versetzte Flotte gezwungen sei, in dieser Position zu verharren.

Die Geschwindigkeitsfrage.

Schließlich finde sich in dem Vortrage eine sehr bemerkenswerte Unstimmigkeit von großer Bedeutung. Der Autor sei von der Voraussetzung ausgegangen, daß auf beiden Seiten die gleiche Zahl von Schiffen stände, von gleicher Stärke und Geschwindigkeit; aber gleich von Anbeginn habe der Vortragende auf „seiner“ Seite, d. h. auf der Partei, mit der er seine Ideen zur Ausführung bringen wollte, mit einer Flotte operiert, die sich zum Teil aus Schlachtschiffen, zum Teil aus schnellen Panzerkreuzern zusammensetzte. Das heiße mit anderen Worten, der Vortragende

habe den Boden seiner Voraussetzungen sofort verlassen, indem er auf der bevorzugten Seite mit einer schnellen Division operiert habe, die dem Gegner an Geschwindigkeit überlegen war. Diese Unstimmigkeit möge wohl den Vortrag nicht weniger interessant erscheinen lassen, als er tatsächlich gewesen sei, denn der schnellen Division müsse in der zukünftigen Seeschlacht notwendigerweise ein bedeutender Anteil an dem Kampf eingeräumt werden und die Frage der zweckmäßigsten Verwendung einer solchen sei das wichtigste taktische Problem unserer Tage. Es möge daran erinnert sein, daß eine so hohe Autorität auf dem Gebiete der Taktik, wie es der Kontreadmiral H. J. May gewesen sei, auf Grund umfangreicher Studien zu dem Resultate gekommen sei, daß eine Flotte ohne den Besitz einer dem Gegner überlegenen Geschwindigkeit sich zum Angriff nicht teilen könne, ohne in die schlimmste Gefahr zu geraten. Admiral Börresen habe in der Einleitung seines Vortrages angedeutet, dieses vom Admiral May für unausführbar bezeichnete Problem dennoch lösen zu wollen; aber, vielleicht unbewußt, habe er sofort eine schnelle Division in seine Kalkulationen hineingebracht und so im weiteren versucht, eine Aufgabe zu lösen, die auf ganz anderen Voraussetzungen aufgebaut sei.

Der verfügbare Raum gestattet nicht, den interessanten Vortrag im einzelnen kritisch zu beleuchten, obwohl verschiedene Stellen dazu herausfordern. Ich möchte nur auf einige Punkte kurz zurückkommen. Aus der von dem Admiral Sir Cyprian Bridge geführten Diskussion erscheint mir als eine der markantesten Ausführungen die auffallende Stellung, die der englische Admiral zu der Deplacementsfrage moderner Linienschiffe einnimmt. Es muß etwas merkwürdig anmuten, aus dem Munde dieser taktischen Autorität die Ansicht zu hören, daß das nach englischem Vortritt und Muster in die moderne Seerüstung aller maßgebenden Staaten eingeführte schwere Schlachtschiff vom größten Deplacement für die heutige Kampfesform, d. h. also Geschwader oder Flottenkampf, eigentlich ungeeignet sei. Dies muß umsomehr verwundern, als gerade Sir C. Bridge als Verfechter des Werts einer hohen Geschwindigkeit — und diese ist doch mit dem wachsenden Deplacement auch nicht unerheblich gestiegen — bekannt ist. Man sagt, daß auch der neue Erste Lord der englischen Admiralität kein Freund der großen Linienschiffs-Deplacements ist. Sollten sich die Stimmen einflußreicher Persönlichkeiten drüben in diesem Sinne mehren, so darf man gespannt sein, ob sich die englische Schiffsbaupolitik in Zukunft in anderen Bahnen als jetzt bewegen wird.

Noch einige Worte über den Wert taktischer Abhandlungen nach Art des Börresenschen Vortrages. Es ist meist eine undankbare Aufgabe, über ein noch so ungeklärtes Gebiet, wie es die Seetaktik nun einmal ist, zu sprechen. Das Gros der Zuhörer, die vielleicht mit dankenswertem Interesse den Ausführungen gelauscht haben, legt sich beim Heimweg die Fragen vor: „Was habe ich nun eigentlich aus dem Vortrage gelernt? Sind greifbare Resultate dabei herausgekommen? Bin ich in meinem taktischen Denken vorwärts gekommen? Habe ich neue Anregungen erhalten? Ich wage es kaum, diese Fragen im bejahenden Sinne zu beantworten. Man hört meist die stets wiederkehrenden herben Sätze von der „grauen Theorie“ und die

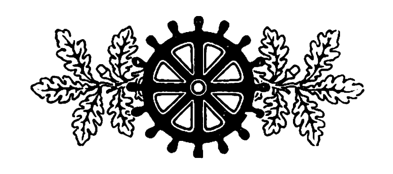
bittere Wahrheit, daß es im Ernstfall doch immer anders kommt, als man denkt. Die als schönste Diagramme ausgeführten Skizzen taktischer Situationen halten der strengen Kritik des unüberzeugbaren Praktikers nicht stand. Weshalb läßt sich A denn in diese oder jene ungünstige Position bringen? Weil das Papier geduldig ist; im Ernstfall würde kein Admiral so handeln, usw."

Soll man nun deshalb lieber auf taktische Vorträge verzichten? Haben sie nur problematischen Wert? Selbst wenn der Wert nur problematisch wäre, würde ich mir schon Nutzen davon versprechen, allein deswegen, weil es zum Nachdenken anregt und das Interesse für die Materie fördert. Aber der Wert taktischer Abhandlungen und Kriegsspiele ist nicht nur von untergeordneter Bedeutung. Gewiß bringt erst die Manövertaktik auf See eine reife Frucht zutage, so reif, wie sie eben an der schwachen Sonne einer stets nur unvollkommenen Friedensschule schlechterdings nur werden kann. Der Wert der praktischen Untersuchung steigt, wenn man sie durch theoretisches Vorstudium klärt und zu einer gewissen Vorreife bringt. Es wäre darum unangebracht, in die praktische Untersuchung taktischer Probleme einzutreten, bevor sie gründlich durchgearbeitet oder durchgespielt worden sind. Solche Vorbereitungsarbeiten sind also nötig, und damit erübrigt es sich auch, über den Wert oder Unwert taktischer Geistesarbeit im allgemeinen und taktischer Vorträge im speziellen zu streiten.

Vom Erhabenen zum Lächerlichen ist nur ein Schritt. Auch bei der wissenschaftlichen Untersuchung taktischer Fragen läuft man leicht Gefahr, den Boden realer Verhältnisse unter den Füßen zu verlieren und sich, oft unbewußt, mit einem kühnen Schwunge in das Gebiet des allzu Abstrakten zu begeben. Besonders in dem Bestreben, einer für richtig gehaltenen Idee mit Blei und Zirkel absolut zur Anerkennung zu verhelfen, vergißt man leicht, daß die Seetaktik einer rein mathematischen Lösung nicht fähig ist, daß schließlich doch die Kanonen den Ausschlag geben sollen.

Berücksichtigt man aber nach Möglichkeit die Forderung, daß die Taktik nur im Dienste der Waffe, deren Wirkung sie auf die höchste Höhe zu bringen bestimmt ist, stehen darf, dann werden auch taktische Studien und Vorträge nicht nur wertvoll, sondern geradezu unentbehrlich für die Berufsbildung sein. Erst diejenige Flotte steht auf taktischer Höhe, deren ganzes Offizierkorps durch eine gemeinsame taktische Schule gegangen ist und aufgeht in den taktischen Grundideen des Führers; und wenn irgendwo in unserem Beruf ein rückhaltloses Unterordnen des eigenen Willens und der eigenen Ansicht unter die des Vorgesetzten nötig ist, dann ist dies im allerhöchsten Maße der Fall auf dem Gebiete der Taktik.

Huning.



Meinungsaustausch.

Zu dem Artikel „Leichtmatrosen".

Die sehr lesenswerte Äußerung zu diesem mehrfach besprochenen Thema im Märzheft der „Marine-Rundschau" enthält einen Punkt, in dem die frische, praktische Auffassung des Verfassers doch wohl etwas über das Ziel hinausschießt: „Die geistige Nahrung an sich scheint mir für den Jungen die Hauptsache zu sein. Ob sie aus einer blechernen Eßkumme oder aus goldener Schale übermittelt wird, steht in zweiter Linie. Schützen, Seeleute, kräftig zufassende Kriegschiffmatrosen, die ihr hartes praktisches Handwerk gründlich verstehen, wollen wir erziehen. Wenn sie nebenbei in der deutschen Grammatik firm sind, so ist das sicherlich kein Fehler, aber unbedingt nötig für ihren Lebenszweck, deutsche Kriegschiffe zu bemannen und auf ihnen zu kämpfen, ist es nicht."

In diesen Sätzen liegt gewiß viel Wahres, der Verfasser läßt bei der Beurteilung des Wertes fester Sprachkenntnisse aber einen Dienstzweig ganz außer Auge, der einen erheblichen Teil des neunjährigen Personals aufnimmt: das Signalpersonal.

Für das Signalpersonal ist eine gewandte, fehlerfreie Ausdrucksweise, die Fähigkeit, richtig deutsch zu denken und dementsprechend erhaltene Befehle richtig, d. h. fehlerfrei weiterzugeben, von größter Wichtigkeit. Jeder Offizier, der im Signaldienst tätig gewesen ist, weiß, welche Unsummen von Fehlern in Wink- und Morsesprüchen durch das schlechte Deutsch des Signalpersonals entstehen. Zu manchem Winkspruch am Ende der 16-Schiff-Linie könnte man sagen: „Wie hast du dich verändert!". Ich habe in zweijähriger Flaggleutnantstätigkeit die Erfahrung gemacht, daß sich diese Mißstände durch systematischen deutschen Offiziersunterricht zusehends besserten; die Fehler in der Übermittlung der Wink- und Morsesprüche wurden geringer, auch die mündliche Befehlsübermittlung und die durch Zettel oder Schiefertafeln wurde zuverlässiger, der gesamte Meldedienst damit sicherer. Und dabei brachten die Neunjährigen diesem Unterricht lebhaftes Interesse entgegen und bewährten sich auch in dieser Beziehung als dankbares Material.

Wenn man nun bedenkt, mit welchen starken Ausfällen gerade das Signalpersonal einschließlich der Offiziere im Gefecht rechnen muß und welche große Bedeutung im Ernstfall ein fehlerhaft übermitteltes Signal oder ein unklar weitergegebener Befehl haben können, so wird man es für unbedingt erforderlich erachten müssen, alle denkbaren Fehlerquellen in der Befehlsübermittlung zu beseitigen. Eine solche Fehlerquelle ersten Ranges bildet aber der Mangel an Sprachkenntnissen des Signalpersonals. Er kann nicht ernst und nicht früh genug bekämpft werden.

G. v. F.



Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Seine Majestät der Kaiser wohnte am 7. März der Vereidigung der Rekruten in Wilhelmshaven bei, besichtigte bei dieser Gelegenheit die Werft und die dort in Ausbau befindlichen Schiffe sowie die neuen Schleusenanlagen. Am 9. März schiffte sich Seine Majestät an Bord S. M. S. „Deutschland" ein und besuchte Helgoland. An der Fahrt nahmen S. M. S. „Königsberg" und zwei Depeschenboote teil. Am 10. und 11. März folgte Seine Majestät einer Einladung des Norddeutschen Lloyd zu einer Fahrt in See mit dem Lloyddampfer „Kaiser Wilhelm II." und besichtigte im Anschluß daran die Weserwerft in Gröpelingen bei Bremen.

Seine Majestät der Kaiser beauftragte den Großadmiral v. Köster mit seiner Vertretung bei der Eröffnung des Museums für Meereskunde in Monaco am 29. März.

Admiral v. Knorr feierte am 8. März seinen 70. Geburtstag.

Der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts eröffnete am 19. März in Vertretung Seiner Majestät des Kaisers die Internationale Motorboot- und Motoren-Ausstellung in Berlin.

— Die Marine im Reichstage. Der Marineetat wurde in zweiter Lesung am 5., 7. und 8. März im Reichstage behandelt. Aus den Debatten sei hier das wesentlichste kurz hervorgehoben.

Wenn im vorigen Jahre in Anbetracht der politischen Lage der Etat fast debattelos bewilligt und auf diese Weise bekundet wurde, daß die Mehrheit des Reichstages die bisher befolgte Marinepolitik des Reiches im großen und ganzen voll billigte, so wurde dies und der feste Wille, an dem Flottengesetz festzuhalten, in diesem Jahre von vielen Rednern offen und laut ausgesprochen. Ein konservativer Redner wies darauf hin, daß die freisinnige Partei die Bedeutung der Flotte viel eher erkannt habe, als die anderen Parteien. Gerade sie sei es gewesen, die ihre Überzeugung der ganzen Nation aufgeprägt habe und — so fügt er hinzu — es gäbe heute kaum in der ganzen Nation noch weite Kreise bürgerlicher Parteien, die die große Bedeutung der Flotte nicht erkannt hätten und den Auffassungen des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amtes nicht zustimmten. Auch die Zentrumspartei erkannte ihre Mitwirkung bei der Flottengesetzgebung als nationale Tat an, auf die sie stolz sei, und ein Redner dieser Partei sagte: „Der wichtigste Nutzeffekt der Flotte ist, das Prestige Deutschlands in politischer Hinsicht und seine Stellung im Handelswettbewerbe der Völker in materiellem Sinne aufrechtzuerhalten." Von konservativer und nationalliberaler Seite wurde die Bedeutung der Flotte als Friedensinstrument betont und hervorgehoben, daß die Stärke unserer Wehrkraft auch in der Flotte verkörpert sei und diese bei den jüngsten politischen Ereignissen auch schon ihren Anteil dazu beigetragen habe, uns den Frieden zu erhalten.

Einen breiten Raum nahmen die Erörterungen über die Frage ein, ob es nicht möglich sei, der Firma Krupp leistungsfähige Konkurrenten durch Heranziehung von anderen Firmen oder auch Errichtung eines staatlichen Panzerplattenwerkes zu schaffen. Der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amtes konnte, gestützt auf Material, das öffentlich bekannt zu geben er sich zu seinem Bedauern gezwungen sah, den Nachweis führen, daß die Marineverwaltung dauernd mit Erfolg bemüht gewesen sei, die Preise niedrig zu halten. Durch die Regelung der Bautätigkeit

auf Grund des Flottengesetzes sei es möglich gewesen, mit der Firma Krupp-Dillingen Preisabmachungen zu treffen, wonach in der Zeit von 1902 bis 1910 dem Reiche 58 Millionen Mark erspart worden seien. Es wurde überzeugend begründet, warum die Firma Thyssen bisher an Lieferungen sich nicht erst habe beteiligen wollen oder können und daß die Anlage eines staatlichen Werkes ein Unternehmen von großer finanzieller Tragweite und mit großem Risiko verbunden sei. An der Hand von Zahlen wurde festgestellt, daß Deutschland die billigsten Panzerplatten der Welt besitzt und, wie der Staatssekretär ausdrücklich betonte, auch die besten. Mitgeteilt wurde auch, daß die amerikanische Firma Midvale, die vor einigen Jahren zur Konkurrenz aufgefordert war, es vorgezogen hatte, ihre Produkte der Kritik und der Erprobung durch die deutsche Marineverwaltung noch nicht zu unterwerfen. Von mehreren Seiten wurde hinzugefügt, daß die Werke Krupp-Dillingen nationale Werte darstellten und diese Firmen auch als Geschäftsleute sich mehrfach zugunsten des Reiches von rein patriotischen Erwägungen hätten leiten lassen. Ein freikonservativer Redner zog das Fazit aus der Debatte, daß die Marineverwaltung in der Panzerplattenfrage wie ein recht „gerissener" Kaufmann verfahren habe, und man wird nicht fehlgehen, wenn man als Gesamteindruck bezeichnet, daß auch die Firma Krupp insofern mit dem Endergebnis der Erörterungen wohl zufrieden sein kann, als die Güte ihrer Erzeugnisse auch im Vergleich mit ausländischen Firmen in öffentlicher Debatte erneut festgestellt wurde. Wenn auch von einigen Rednern wiederum energisch größere Wirtschaftlichkeit in allen Marinebetrieben gefordert und hierbei die Vorkommnisse auf dem Alteisenhof in Kiel gestreift wurden, so hatte sich doch zweifellos die Überzeugung an vielen Stellen durchgerungen, daß die Anklagen gegen die Marineverwaltung aus Anlaß des Werftprozesses in Presse und Parlament bei der ersten Lesung über das Ziel hinausgeschossen und durch die Ergebnisse der angestellten Ermittlungen als vielfach übertrieben festgestellt waren. Der Staatssekretär gab zu, daß bei dem raschen Wachsen der Marine in den letzten 10 Jahren einzelne Unebenheiten und Unzulänglichkeiten in dem Gesamtbetriebe vorhanden seien, die beseitigt werden müßten. Er fügte aber auch hinzu, daß wenn die Gesamtleistungen der deutschen Marine mit denen anderer Marinen verglichen würden, erstere sicher nicht schlecht abschneiden werde. Mehrfach wurde, neben sachlicher Kritik an vielen Stellen, betont, daß mit dem Schlagwort „kaufmännischer Geist" noch nichts getan und erreicht sei. Alleinseligmachend sei auch dieser nicht. Man müsse auch bei den Marinebetrieben mit den Mängeln rechnen, die jedem Staatsbetriebe nun einmal anhängen. Von konservativer Seite wurde anerkannt, daß bei den Materialvergebungen durch kaufmännisches Verhalten dem Reiche große Summen erspart seien und daß die Marineverwaltung geschickt verfahren habe. Die im Plenum erneut von sozialdemokratischer Seite vorgebrachten Beschuldigungen über angebliche grobe Unregelmäßigkeiten auf der Danziger Werft, deren Unhaltbarkeit schon in der Kommission nachgewiesen war, gaben dem Vertreter des Reichs-Marine-Amts Gelegenheit, in allseitig überzeugender Weise an der Hand amtlicher Berichte darzulegen, daß die in Danzig vorgenommene Untersuchung des Falles sehr gründlich durchgeführt war, trotzdem aber nichts Belastendes ergeben habe. Der Reichstag lehnte im Anschluß daran den sozialdemokratischen Antrag auf Einsetzung einer parlamentarischen Untersuchungskommission ab.

Mit bezug auf die hohen Anforderungen, die der Marineetat an das Reich stelle, und die daraus sich ergebende Notwendigkeit, sparsam zu wirtschaften, führte der Staatssekretär aus: Es sei klar, daß, wenn der Zweck erreicht werden solle, eine Flotte zu schaffen, die eine gewisse Bedeutung habe, die Kosten steigen müßten. Als Beweis für die geübte Sparsamkeit könne angeführt werden, daß

bisher die Kosten um 24 Millionen hinter den Veranschlagungen des Flottengesetzes zurückgeblieben seien. Sehr energisch wandte sich der Staatssekretär gegen die vorgebrachten Wünsche auf Nichteinführung der geteilten Arbeitszeit auf den Werften. Diese sei das gegebene Mittel, um Unregelmäßigkeiten vorzubeugen. Der Entschluß sei nach eingehenden Erwägungen gefaßt und er werde daran festhalten.

Die Unterseebootsfrage wurde nur gestreift. Ein Redner erklärte es für durchaus zweckmäßig, daß sich Deutschland vorsichtig zurückgehalten habe. Von nationalliberaler Seite wurde bedauert, daß in der Herstellung des deutschen Seekartenwerkes nicht rascher vorgegangen werde. Auch wurde gelegentlich einer Erwähnung des Kaiser Wilhelm-Kanals zur Erwägung gestellt, ob es nicht richtig sei, einen Elbe—Ems-Kanal für große Schiffe zu bauen. Als von freisinniger Seite vermehrter Küstenschutz gefordert wurde, wurde aus dem Hause fragend erwidert, ob weitere Mittel eingestellt werden sollten, und der Staatssekretär wies auf die beträchtlichen Summen hin, die seit Bestehen des Flottengesetzes für diesen Zweck aufgewendet worden seien. Der durch die Kommission beantragte Abstrich der Tafelgelder wurde mehrfach diskutiert. Ein Antrag zur teilweisen Wiederherstellung der Forderung erfuhr eine Ablehnung, nachdem ein freisinniger Kieler Abgeordneter Zahlenmaterial vorgebracht hatte, das ihm von inaktiven Offizieren zugestellt war und aus dem er beweisen wollte, daß sehr erhebliche Ersparnisse an Tafelgeldern erzielt würden. Es bleibt ganz außerordentlich zu bedauern, daß die inaktiven Gewährsmänner nicht mit ihrem Namen hervorgetreten sind. Man würde dann besser beurteilen können, wie sie die angegebenen exorbitanten Ersparnisse in ihrer Dienstzeit erzielten. Daß solche bei wirklicher Erfüllung der ohne Zweifel vorhandenen Repräsentationspflichten der Regel nach nicht gemacht werden können, bedarf an dieser Stelle keiner Erläuterung. Der Antrag der Kommission, die Marineverwaltung im nächsten Jahre um Vorlage einer Denkschrift über das gesamte Zulagewesen der Marine zu ersuchen, wurde zum Beschluß des Hauses erhoben. Es wurde die bestimmte Erwartung ausgesprochen, daß im nächsten Etat erhebliche Absetzungen von den Zulagen gemacht werden würden. Der Staatssekretär wies an der Hand von Zahlen nach, daß von den Stellenzulagen nur 3 Prozent auf die Seeoffiziere entfallen. Erwähnung fand auch, ob ein Verkehr aktiver Beamter mit Abgeordneten zuläßig oder durch die Vorgesetzten zu verbieten sei. Auf aktive Offiziere wurde die Erörterung nicht ausgedehnt. Die Richtigkeit des militärischen Grundsatzes, daß Pflichtgefühl und richtige Dienstauffassung für den Offizier ausschließen müssen, sich mit Sonderwünschen oder Vorschlägen an Abgeordnete zu wenden, wurde auch aus dem Reichstage heraus nicht angezweifelt.

Die mit Marineeinrichtungen Vertrauten berührte der Vorschlag eines freisinnigen Abgeordneten etwas sonderbar, die Durchführung der Torpedoschießübungen an Bord der Schiffe Torpedoingenieuren oder Maschineningenieuren zu übertragen. Es würden dann wahrscheinlich Torpedoverluste mehr als bisher vermieden werden. Die sehr geringen Torpedoverluste auf dem Torpedoschulschiff seien doch wohl darauf zurückzuführen, daß dort Torpedoingenieure die Schießübungen leiteten. Der Staatssekretär versagte sich aus naheliegenden Gründen, Angaben über die Zahl der Torpedoschüsse auf unseren Schiffen zu machen, konnte daher leider auch nicht mitteilen, wie gering der Prozentsatz der Torpedoverluste ist. Daß die Durchführung der Torpedoschießübungen ein rein militärischer Dienst ist und daß die Torpedooffiziere eine besonders gute technische Vorbildung erhalten, die sie voll befähigt, auch den technischen Teil des Torpedodienstes zu leiten, ist allen Lesern dieser Fachzeitschrift geläufig.

Einen relativ großen Raum nahmen die von freisinniger Seite vorgebrachten Lokalwünsche in der Debatte ein: Schneiderinnung zu Kiel, Schutz der kleinen

Kaufleute gegen die Konsumvereine in Wilhelmshaven, Uniformsänderungen der Unterbeamten, Verkauf von Tabak an Bord der Schiffe.

Ein Zentrumsabgeordneter übergab das Material für einen Mißhandlungsfall an die Marineverwaltung. Der Staatssekretär sagte Untersuchung zu und betonte, daß Mißhandlungen in der Marine eine sehr seltene Erscheinung seien und durch den engeren Verkehr an Bord und bei dem guten kameradschaftlichen Verhältnis zwischen Vorgesetzten und Untergebenen fast auszuschließen seien.

Nach Vorschlag der Kommission wurden an dem Marineetat abgesetzt:

300 000 *M* bei Werftbetrieb,
270 000 *M* bei Tafel- und Messegeld,
140 000 *M* an Beamtenstellen, Werftpolizei, Instandhaltung der Werftbetriebe,
80 000 *M* bei den einmaligen Ausgaben.

Summe 790 000 *M*.

Unverändert blieben die Forderungen für Schiffsneubauten usw. und Personalvermehrungen. Neu eingesetzt und bewilligt wurden 750 000 *M* als erste Rate für den Neubau eines Dienstgebäudes für die Marineverwaltung in Berlin.

Die dritte Lesung des Etats erfolgte am 17. März. Veränderungen wurden nicht mehr vorgenommen.

— Der Kiautschou-Etat in der Kommission und im Reichstage. Der Etat für das Kiautschou-Gebiet und das ostasiatische Marinedetachement wurde in diesem Jahre in der Budgetkommission einer sehr eingehenden Besprechung unterzogen. Die dem Etat beigefügte endgültige Besoldungsordnung fand eine beifällige Aufnahme. Abgesehen von einigen Abstrichen an den Kolonialzulagen der mittleren Beamten (an Stelle von 4200, 3800, 3400 *M* wurden 4000, 3600, 3300 *M* bewilligt) wurde die Besoldungsregelung nach der Regierungsvorlage angenommen. Eine längere Debatte entspann sich nur über die Bezüge des Gouverneurs, dessen Kolonialzulage von 22 000 *M* auf 12 000 *M* herabgesetzt wurde. Das Gesamteinkommen des Gouverneurs wird sich, da das Plenum bei dem Beschluß der Kommission blieb, in Zukunft auf 40 000 *M* belaufen.

Die Kommission gab ihrem Streben auf Sparsamkeit und ihrer Ansicht, es werde noch hier und da zu sehr aus dem vollen gewirtschaftet, dadurch Ausdruck, daß verschiedentlich, z. B. bei den Unterhaltungskosten der Gebäude, den Transport- und Reisekosten, den Wohnungsentschädigungen, den Straßenbauten u. a. m., Abstriche vorgenommen wurden. Der von der Regierung beantragte Reichszuschuß von 8,47 Millionen ermäßigt sich durch die vorgenommenen Abstriche auf 8,13 Millionen.

Die Angriffe, die in der „Frankfurter Zeitung“ gegen die Hafenbauverwaltung laut geworden waren und die im wesentlichen darin gipfelten, die Marineverwaltung hätte viel zu teuer und unsachgemäß gebaut, konnten in allen Punkten zurückgewiesen werden. Auf Wunsch der Budgetkommission wurden die vom Hafenbaudirektor Rollmann gegebenen Ausführungen amtlich veröffentlicht.

Gelegentlich der Debatte über die Erwerbsbetriebe wurde beschlossen, diese Betriebe nach rein kaufmännischen Grundsätzen verwalten zu lassen. Man darf gespannt darauf sein, wie dieser Versuch auslaufen wird. Sicherlich werden zunächst nicht unerhebliche Schwierigkeiten zu überwinden sein. Ein nationalliberaler Redner hob hervor, daß der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts, der auf manchen Gebieten der Wirtschafts- und Sozialpolitik bahnbrechend vorgegangen sei, auch hier neue Wege finden werde, in der finanziellen Ausnutzung wirtschaftlich-industrieller Unternehmungen. Allseitige Anerkennung fand die nach langwierigen Verhandlungen

zustande gekommene Gründung einer Hypothekenbank für Tsingtau und die deutschen Niederlassungen in Ostasien.

In der Plenarsitzung am 9. März wurde die Wirtschaftspolitik, die das Reichs-Marine-Amt in Kiautschou von Anfang an verfolgt hat, sowie die Leistungen, die die junge Kolonie aufzuweisen hat, fast durchweg anerkannt. Erfreulicherweise beginnt die Erkenntnis von der Wichtigkeit unseres ostasiatischen Schutzgebietes in immer weitere Kreise einzudringen. Abgesehen von den Sozialdemokraten, sind Stimmen, die eine Aufgabe von Kiautschou als eine auch nur diskutierbare Maßnahme hinstellen, nicht mehr laut geworden.

Im übrigen trat der Reichstag durchweg den Beschlüssen der Budgetkommission bei.

— Hochseeflotte. Die Schiffe des I. und II. Geschwaders setzten die Einzelübungen fort und bereiteten die im April fälligen Gefechtsbesichtigungen vor. Der Verband der Aufklärungsschiffe führte am 24. Februar bis 4. März eine Übungsfahrt nach der Nordsee aus.

„Nassau" und „Westfalen" beendeten das Einschießen der Torpedoarmierung. Torpedoverluste waren nicht zu verzeichnen. Ersteres Schiff machte eine 6 tägige Schlechtwettererprobungsfahrt in die nördliche Nordsee. Nach einigen Instandsetzungsarbeiten soll das Schiff Anfang April aus dem Probefahrtsverhältnis entlassen werden. Mit der Beendigung der Probefahrten von „Westfalen" wird Ende April gerechnet. Das Anschießen der Artillerie steht noch aus.

„Blücher", dessen Erprobung abgeschlossen ist, lag zu Instandsetzungsarbeiten auf der Werft und tritt Ende März in die Front.

— Sonstige Schiffe in der Heimat. „Rheinland" traf planmäßig am 4. März von Swinemünde in Kiel ein und wird dort für die Indienststellung vorbereitet. Auf „Posen" entstand in einer Granatkammer ein leichter Brand. Verzögerungen der Fertigstellung aus diesem Grunde sind nicht zu befürchten. Die Bauwerft hofft das Schiff am 1. April abliefern zu können.

Der kleine Kreuzer „Kolberg" wird etwa Mitte April zu Probefahrten bereit sein.

— Stapellauf. „G 175" ist am 24. Februar auf der Germaniawerft in Kiel vom Stapel gelaufen.

Der ursprünglich für den 23. März in Aussicht genommene Stapellauf des großen Kreuzers „F" ist mit Rücksicht auf die Charwoche auf den 7. April verschoben worden.

— Probefahrtsresultat. Das auf der Germaniawerft erbaute Torpedoboot „G 173" erzielte im Mittel aus 2 Doppelmeilen eine Höchstgeschwindigkeit von 32,919 kn. Das Boot ist das erste Kriegsfahrzeug, das mit Zoelly-Turbinen ausgerüstet ist.

— Bekohlung. S. M. S. „Schleswig-Holstein" erzielte am 18. März bei einer Gesamtübernahme von 700 Tonnen eine Durchschnittsleistung vou 493,8 Tonnen und eine Höchstleistung von 566 Tonnen in der Stunde.

— Auslandschiffe. Kreuzergeschwader. „Scharnhorst" und „Leipzig" sind in Beendigung der Wintersüdreise von Batavia über Labuan (Nord-Borneo) und Manila Mitte März nach Amoy zurückgekehrt. „Nürnberg" setzte die Ausreise über Barcelona, Port Said, Aden, Colombo fort. „Arcona" lief heimreisend Port Said und Cadiz an. Der Kreuzer stellte Ende März in Wilhelmshaven außer Dienst.

„Iltis" verließ Ende Februar Hongkong, besuchte Swatau, Amoy und Schanghai und traf Anfang März in Tsingtau ein.

„Jaguar“ lag als Stationär vor Schanghai, „Luchs“ besuchte Menado, Manila und Amoy. „Tiger“ lag in Schanghai und Amoy. Das neue Flußkanonenboot „Otter“ erzielte nach der Zusammensetzung durch die Baufirma bei der Abnahmeprobefahrt eine Geschwindigkeit von 14,3 kn. „Otter“ ist endgültig abgenommen und hat die Flagge geheißt.

Australische Station. „Condor“ liegt seit 10. März in Sydney, „Cormoran“ seit Ende Januar in Apia (Samoa).

Ostafrikanische Station. „Seeadler“ befand sich im Bereich der Kolonien und besuchte für kurze Zeit Sansibar. „Bussard“ hat Mitte März in Danzig außer Dienst gestellt.

Westafrikanische Station. „Sperber“ besuchte Cap Palmas, Gr. Bassam, Duala, Libreville, Banana und Boma. „Panther“ setzte die Vermessungsarbeiten vor Swakopmund fort. „Eber“ stellt am 1. April in Wilhelmhaven in Dienst und tritt sodann die Ausreise nach Westafrika an.

Amerikanische Station. „Bremen“ setzte die Reise an der Westküste Südamerikas fort, verließ Valparaiso nach 14 tägigem Aufenthalt Anfang März und lief Antofagasta (Chile), Iquique, Tocopilla, Taltal und Coquimbo an.

Die ostamerikanische Station ist zur Zeit unbesetzt.

— Die Schulschiffe sind Mitte März in die Heimat zurückgekehrt, wo die üblichen Frühjahrsbesichtigungen nach beendeter Ausbildung der Seekadetten und Schiffsjungen stattfanden.

„Freya“ und „Hertha“ liefen auf der Heimreise Vigo, „Hansa“ Ferrol, „Victoria Louise“ Ferrol und Falmouth an.

— Seekadetteneinstellung. 372 Anwärter haben sich zur Einstellung als Seekadett gemeldet. 242 sind angenommen, 128 sind abgewiesen, bei 2 Anwärtern steht die Entscheidung noch aus. Neben diesen Anwärtern gelangen noch 3 rumänische Seekadetten zur Einstellung.

— Süddeutschland und der Marineersatz. Im Frühjahr 1909 wurden 201 Seekadetten und 850 Schiffsjungen in die Marine eingestellt, davon waren 39 bzw. 130 in Süddeutschland und dem Königreich Sachsen beheimatet, 162 bzw. 720 stammten aus Mittel- und Norddeutschland.

Im einzelnen verteilten sich die Süddeutschen auf die Einzelstaaten wie folgt:

	Bayern	Württemberg	Sachsen	Baden	Hessen	Reichslande
Seekadetten	7	6	14	4	6	2
Schiffsjungen . . .	40	7	36	13	12	22

— S. M. S. „Pfeil“ feierte im März den Tag, an dem das Schiff vor 25 Jahren zum ersten Male die Flagge heißte.

— Dankschreiben der Finkenwärder Seefischer an den Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts. Die Finkenwärder Seefischer haben nachstehendes Schreiben an den Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts gerichtet:

„Die Hamburger Fischereidirektion hat uns mitgeteilt, daß innerhalb der Kaiserlichen Marine für die Hinterbliebenen der verunglückten Finkenwärder Seefischer ein Betrag von 11 768,30 *M* gesammelt worden ist. Ew. Exzellenz haben diese Tatsache dem Protektor des Hamburgischen Hauptfischereivereins, Herrn Senator O'Swald, bekannt gegeben.

Die Finkenwärder Seefischer sind gerührt durch diesen Beweis herzlichen Mitgefühls. Sie bitten Ew. Exzellenz, allen Gebern sagen zu lassen, daß die Seefischer diese in ihrer Art einzig dastehende Opferwilligkeit nicht vergessen werden. Die er-

trunkenen Fischer sind, soweit sie verheiratet waren, fast sämtlich Marinereservisten gewesen.

Unsere braven blauen Jungen haben also auch im Wortsinne echt kameradschaftlich gehandelt. Dies für alle guten Menschen erhebende Bewußtsein möge den freundlichen Gebern der schönste Lohn sein!

Wir benutzen diese Gelegenheit, um Ew. Exzellenz zu danken für die Bereitwilligkeit, mit der unsere Fischerei-Schutzschiffe in den Tagen nach dem Sturme vom 3./5. Dezember 1909 bemüht gewesen sind, zu retten, was noch zu retten wäre. Die Naturgewalten haben den Bestand unserer Flotte stark gemindert. Sie haben aber den Mut der Seefischer nicht brechen können. Und die Kühnheit, mit der unsere Leute auf ihren kleinen Fahrzeugen den Stürmen trotzen, möge Ew. Exzellenz eine Gewähr bieten, daß die Finkenwärder ihren Mann auch dann stehen werden, wenn einmal das Vaterland ihrer bedarf und der Kaiser sie ruft. Dies Gelöbnis sei unser Dank!"

— Verschiedenes. Abschlüsse Deutscher Reedereien:

	1908 Dividende	1909 Dividende
Norddeutscher Lloyd	0 Prozent	0 Prozent
Hamburg-Amerika Linie	0 "	6 "
Deutsche Ostafrika Linie	3 "	6 "
Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft Kosmos	3 "	5 "
Dampfschiffahrtsgesellschaft Argo	0 "	4½ "
Hamburg Südamerikanische Dampfschiffgesellschaft	4 "	8 "
Deutsch-Australische Dampfschiffsgesellschaft	7 "	7 "
Hansa (Bremen)	6 "	10 "
Rolandlinie (Bremen)	0 "	4 "
Deutsche Levante-Linie	0 "	0 "

Aus dem Jahresbericht der Hamburg-Amerika Linie ist noch zu erwähnen:

Was die einzelnen Linien betrifft, so weisen die südamerikanischen Linien eine wesentliche Besserung gegenüber dem Vorjahre auf, während das ostasiatische Geschäft sich von den Folgen der überstandenen Krisis nur langsam hat erholen können. Die westindischen und mexikanischen Linien zeigen gegenüber dem Vorjahre keine wesentlichen Veränderungen. Die afrikanischen Linien, an denen die Hamburg-Amerika Linie beteiligt ist, haben infolge der erfreulichen Entwicklung, welche die deutschen Kolonien in neuester Zeit genommen haben, befriedigend gearbeitet.

Der Bericht erwähnt sodann das Zustandekommen des sogenannten Köhlbrand-Vertrages, der, wenngleich er dem hamburgischen Staate erhebliche Opfer auferlegt, anderseits den Vorteil bietet, daß er eine zweckmäßige Ausgestaltung der Hafenanlagen sowie die weitere Vertiefung des Fahrwassers der Elbe, deren Notwendigkeit eingehend begründet wird, ermöglicht.

Die dem Bericht beigefügte Flottenliste ergibt gegenüber dem Vorjahre einen Zuwachs von 63 362 Registertons. Die Flotte der Gesellschaft umfaßt gegenwärtig 168 große Ozeandampfer und 217 Flußdampfer, Schlepper, Leichter usw. mit einem gesamten Bruttoraumgehalt von 979 217 Tons.

Im Bau befinden sich vier große Frachtdampfer, ein Rhein-Seedampfer, sowie ein der Stettiner Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft Vulcan für ihre Hamburger Niederlassung in Auftrag gegebener Passagier- und Frachtdampfer. Letzterer wird von außerordentlich großen Dimensionen sein, wie die Flottenliste erkennen läßt, in welcher der Brutto-Raumgehalt dieses Schiffes auf etwa 38 000 Tons geschätzt wird. Zum Vergleich möge erwähnt werden, daß das gegenwärtig größte Schiff der

Hamburg-Amerika Linie, die „Kaiserin Auguste Viktoria“, 24 581 Brutto-Register-Tons mißt.

— Deutscher Seeschiffahrtstag. In Berlin tagten Mitte März zum zweiten Male gemeinsam der Nautische Verein und der Verband Deutscher Seeschiffereivereine. Es wurde beschlossen, die Tagung „Deutscher Seeschiffahrtstag“ zu benennen.

— Der Deutsche Seefischerei-Verein feiert Anfang April 1910 sein 25 jähriges Bestehen.

— Entwicklung der Hamburgischen Handelsflotte von 1900 bis 1910. Die in Hamburg beheimatete Handelsflotte verfügte (ohne Berücksichtigung der Fischereiflotte) am 1. Januar 1910 insgesamt über 1185 Schiffe mit 1570365 Nettoregistertons, und zwar waren davon 705 Dampfer mit 1305871 Nettoregistertons und 624 Segler mit 269 368 Nettoregistertons. Die hamburgische Handelsflotte übertrifft damit von größeren Handelsmarinen der Welt die norwegische, französische und russische beträchtlich, von den kleineren Schiffahrtsnationen ganz zu schweigen. Ihre Dampfertonnage erreicht nahezu die gesamte Dampferflotte der Vereinigten Staaten von Amerika. Die Entwicklung, die die hamburgische Flotte in den ersten 10 Jahren unseres Jahrhunderts genommen hat, ergibt sich aus folgender Tabelle:

1. Januar	Schiffe	Nettoregistertons
1900	726	856 619
1901	802	988 656
1902	868	1 086 594
1903	922	1 178 801
1904	979	1 242 643
1905	1021	1 265 842
1906	1087	1 361 721
1907	1135	1 452 583
1908	1166	1 528 430
1909	1175	1 554 445
1910	1185	1 570 365

Die Nettoregistertonnage hat sich also um 713 746 Tonnen gleich 83,32 Prozent vermehrt.



England. Am 21. Februar wurde das Parlament mit einer vom Könige persönlich verlesenen Thronrede eröffnet, in der auch das Budget besprochen wird. Die Forderungen seien im Interesse größter Sparsamkeit nach Möglichkeit eingeschränkt, nur für die Marine habe das Bedürfnis der Reichsverteidigung eine bedeutende Erhöhung des Etats notwendig gemacht.

In der Debatte über die Thronrede erwähnt der Führer der Opposition, Mr. Balfour, in auffallend freundlichen und anerkennenden Worten den Satz, der bedeutende Aufwendungen für die Marine in Aussicht stellt. Er sei durch diese Ankündigung überaus freudig überrascht und die Besorgnis, in die ihn die bisher in bezug auf die Marine getroffenen unzureichenden Maßnahmen der liberalen Regierung versetzt hätten, sei vorläufig von ihm genommen. Mit dieser Erklärung war zugleich die Stellungnahme der gesamten Opposition in den Etatsverhandlungen gekennzeichnet, die von vornherein einen ruhigen Verlauf der Beratungen vermuten ließ.

Auch die gemäßigten Blätter der Opposition nahmen die in bezug auf die Marineforderungen gegebenen Erklärungen der Regierung mit anerkennenden Worten

zur Kenntnis. Am 25. Februar wurde zunächst der vom Minister angekündigte Nachtragsetat in Höhe von 14,058 Mill. ℳ eingebracht und vom Hause am 2. März genehmigt. Er sieht im ganzen 16,932 Mill. ℳ für Schiffbau und 1,756 Mill. ℳ für Artillerie vor. Davon entfallen 9,3 Mill. ℳ auf die 4 Eventual-Dreadnoughts und 3,876 Mill. ℳ auf die Baubeschleunigung der Zerstörer des Programms 1909, die bis April 1911 fertig sein sollen (bisher Mai oder Juni 1911). Der die Nachforderung übersteigende Betrag ist durch Ersparnisse bei den Kapiteln Personal, Land- und Wasserbauten gedeckt. Die Beschleunigung der Zerstörerbaus hat zur Folge, daß die Boote des 1909-Programms nicht wie Mr. McKenna in einer seiner Reden zum Etat des vorigen Jahres in Aussicht stellte, in 20 Monaten, sondern in etwa 18 Monaten fertiggestellt werden. Man verfolgt also jetzt das Prinzip der acceleration, das man im vergangenen und auch in diesem Jahre, wie genugsam bekannt, unberechtigterweise dem deutschen Flottenbau untergeschoben hat, eine Verdächtigung, die noch heute die öffentliche Meinung in England in Spannung hält. Die Opposition ließ in der hieran anknüpfenden Besprechung ihre Unzufriedenheit mit der geringen Höhe der geforderten Summen deutlich erkennen und gab der Überzeugung Ausdruck, daß die Einbringung dieses Nachtragsetats nur ein Manöver der liberalen Regierung sei, die damit den Schein einer Erfüllung der von ihr übernommenen Verpflichtungen erwecken wolle. Ebensogut hätte man das Geld erst im Etat 1910/11 anfordern können. Aus der Erklärung des Ersten Lords der Admiralität, Mr. McKenna, ist die Bemerkung hervorzuheben, daß die 4 Eventual-Dreadnoughts noch vor dem 31. März 1912 fertig werden sollen. Eine von dem liberalen Mitglied Mr. Lough an ihn gerichtete Anfrage, ob Deutschland im Jahre 1912 17 „Dreadnoughts" fahrbereit haben werde, beantwortete er ausweichend und verwies auf seine Erklärungen vom März 1909. Damit ist seine unveränderte Stellungnahme in dieser Frage von neuem gekennzeichnet, die er dann auch während der Etatsverhandlungen bekundete. Von den 4 Eventual-Dreadnoughts sei noch kein Schiff auf Stapel gelegt. Materialbeschaffungen und Bauvorbereitungen seien seit dem Jahresbeginn im Gange.

In den Besprechungen der deutschen Marineetatsverhandlungen in den konservativen Blättern tritt deutlich die Absicht zutage, Fühlung mit der deutschen Opposition zu halten und diese zu stärken. Die konservative und imperialistische Presse hebt im allgemeinen hervor, daß man Deutschland nur zeigen müsse, daß der Eckstein der englischen Politik der Ausbau seiner Flotte und die Erhaltung seiner absoluten Vorherrschaft zur See sei und bleibe. Dann werde Deutschland seine ehrgeizigen Pläne schon fallen lassen. Ein Blatt schließt seine Abhandlungen mit einer Bemerkung, die den zornigen Unwillen darüber nur schwer verbergen kann, daß trotz alledem nichts anderes übrig bleibe, als Deutschland das Bestimmungsrecht über seine Wehrpolitik zu lassen und nach den Worten des Reichskanzlers »to proceed with this rivalry according to the principles of honest merchants«. Wenn auch zur Vorbereitung der Etatsverhandlungen in der Presse, besonders in der konservativen, wieder einige Mahnungen mit Andeutungen über den deutschen Flottenbau erschienen, so war die Haltung der Presse im allgemeinen doch bedeutend ruhiger als im vergangenen Jahre, was sich in der Hauptsache wohl aus der innerpolitischen Lage erklärt.

Im ganzen blieb indessen auch dieses Mal die Agitation nicht untätig. So forderte Admiral Lord Charles Beresford in einer Flugschrift die Fertigstellung von 16 Linienschiffen bis Ende März 1914; Begründung: »acceleration of german programme«. Für 1910 verlangt er: 10 Linienschiffe (einschließlich der 4 Eventualschiffe), 18 Kreuzer 2. Klasse, 12 Antitorpedobootzerstörer, 26 Torpedobootzerstörer, 2 Schwimmdocks, schwimmende Kohlendepots und Personalvermehrung. Mehrkosten 1910 bis 1914 etwa 1400 Mill. ℳ, die am besten durch Anleihe aufzubringen seien.

Der Etat 1910/11. Am 10. März wurde der Etat dem Unterhause vorgelegt. Er fordert im ganzen an Nettoausgaben 40 603 700 £ (828 315 480 M) gegen 35 142 700 £ (716 911 080 M) des Jahres 1909/10, also ein Mehr von 5 464 700 £ (111 404 000 M). Die Steigerung wird in der Hauptsache verursacht durch Mehrforderungen bei den Kapiteln 8, Schiffbau (94 554 000 M) und 9, Armierungen (8,16 Mill. M). Für Neubauten sind im ganzen angesetzt 13 279 830 £ (270 908 532 M) gegen 8 885 194 £ (181 257 958 M) im Vorjahre, also mehr 4 394 636 £ (89 650 574 M). Hiervon entfallen auf erste Raten 1 429 040 £ (29 152 416 M) gegen 2 285 770 £ (46 629 708 M), also weniger 856 730 £ (17 477 292 M). Die gesamten, also Bruttoausgaben, betragen 42 412 524 £ (865 215 490 M), die Einnahmen 1 808 824 £ (36 900 010 M). Die Differenz beider ergibt den Netto-Etat.

Das Bauprogramm der Regierung sieht den Bau von 5 großen gepanzerten Schiffen, 5 geschützten Kreuzern, 23 Torpedobootzerstörern und von 10 Unterseebooten vor. Außerdem werden im laufenden Etatsjahr die beiden Panzerkreuzer für den Commonwealth und für Neuseeland begonnen werden. Sie sollen im Sommer 1912 fertig sein und nicht vor Herbst des Jahres die heimischen Gewässer verlassen. 3 von den 23 Zerstörern sind für die Fleet unit der chinesischen Station, die nach der Abmachung der Reichsverteidigungskonferenz teilweise in den Gewässern Neuseelands stationiert werden soll, vorgesehen und werden daher im Etat getrennt aufgeführt. Welcher Art die großen Schiffe sein werden, ob Linienschiffe oder Panzerkreuzer, wird nicht gesagt. Ebensowenig verlautet etwas über den Typ der geschützten Kreuzer und der Zerstörer. Von den Kreuzern werden 3 an Staatswerften vergeben werden. Außerhalb des eigentlichen Bauprogramms fordert der Etat noch Summen für Hilfsfahrzeuge, und zwar unter anderem für 1 Depotschiff, 2 Tender und 1 Bergungsfahrzeug für Unterseeboote. Ferner sollen nach Zeitungsnachrichten 10 Fahrzeuge für die Zwecke des Minensuchdienstes gebaut werden. Die Stapellegung der großen Schiffe wird voraussichtlich im Januar 1911 stattfinden. Dementsprechend sind auch die für sie angeforderten ersten Raten nur klein. Die Schiffe werden um die Wende des Jahres 1911/12 probefahrtsbereit sein. Danach würde die Zahl der in Deutschland und England im Jahre 1912 fertigen „Dreadnoughts" und „Invincibles" folgende sein:

	Deutschland, fertig zu Probefahrten:			England, fertig.		
1912	Linienschiffe	Panzerkreuzer	Summe	Linienschiffe	Panzerkreuzer	Summe
Frühjahr	8	3	11	14	6	20
Sommer	—	—	—	—	8	22
Herbst	—	—	—	—	—	—
Winter	10	3	13	19*)	—	27

Diese Zahlen sind hier, obwohl bekannt, noch einmal gegeben, da der deutsche Flottenbau wieder mehrfach in die Unterhausverhandlungen hineingezogen wurde und der Erste Lord der Admiralität, Mr. McKenna, auf Anfragen seine Behauptungen vom vergangenen Jahr, allerdings in etwas vorsichtigerer Form, wiederholte, indem er behauptete, Deutschland könne im Jahre 1912 17 und im Jahre 1913 21 „Dreadnoughts" und „Invincibles" haben. Er suchte seine Behauptungen durch die unzutreffende Angabe zu beweisen, daß die ersten Linienschiffe des deutschen Programms 1906, „Nassau" und „Westphalen", vom Datum der Stapellegung an gerechnet in 26 Monaten probefahrtbereit geworden seien. Indem er dann weiter die technische Möglichkeit mit der etatsrechtlichen Unmöglichkeit einer Baubeschleunigung

*) Unter dieser Zahl vielleicht ein Panzerkeuzer.



der Schiffe des 1910- und 1911-Programms verquickt, errechnet er die mögliche Fertigstellung dieser Schiffe im Jahre 1912 und 1913. Auf diesen Gedankensprung machte Mr. Bowles im Unterhause aufmerksam, indem er darauf hinwies, daß die Schiffe der „Nassau“-Klasse zum Bauprogramm 1906 gehörten, daß also im ganzen genommen keine Beschleunigung des Bautempos stattgefunden habe. Diese Bemerkung ließ der Erste Lord der Admiralität unbeantwortet. Außerdem äußerte sich der Erste Lord dahin, daß die Übertragung von Mitteln, die für das kommende Etatsjahr vorgesehen seien, auf das laufende Etatsjahr, also ein Verbrauch von Geldern im voraus möglich sei. Daß ein solches Verfahren mit den Grundsätzen unseres Etatsrechts und den Rechten unserer Volksvertretung unvereinbar ist, bedarf wohl kaum der besonderen Erwähnung. Schließlich sei noch kurz darauf hingewiesen, daß Mr. McKenna versuchte, die Verantwortung für die „Dreadnought“-Politik durch eine Verquickung mit der Deplacementsfrage auf Japan, und zwar auf den Bau der „Satsuma“ abzuwälzen, die in ihren ursprünglichen Plänen, die möglicherweise nach dem Erscheinen der „Dreadnought“ geändert worden sind (siehe „Nauticus 1909), den „Lord Nelson“-Typ getreu verkörperte. Eine eingehendere Besprechung des Etats und der Verhandlungen sowie der Haltung der Presse wird nach Beendigung der Etatsberatungen im nächsten Heft gebracht werden.

— Personal. Der Etat 1910/11 sieht eine Vermehrung des aktiven Personals um 3000 Mann, also auf eine Gesamtstärke von 131 000 Mann vor, die teils mit dem Mehrbedarf für neue Schiffe, teils mit einer Änderung im Besatzungssystem begründet wird. Mit dieser Vermehrung wird einer der Hauptforderungen der oppositionellen Kritiker genüge geschehen und einer der wesentlichsten Anklagepunkte gegen die bisherige Politik der Admiralität wenigstens zum Teil beseitigt. Der extreme Flügel der Gegner ist natürlich nicht zufriedengestellt. Seine Vertreter fordern bis zu 19 000 Mann Verstärkung. In fast allen Fachzeitschriften wird die Stellung des nach dem alten System ausgebildeten Ingenieurs nach Eintritt der Ingenieure des neuen Ausbildungssystems weiter eifrig erörtert und mit Nachdruck die Verleihung der Disziplinarstrafgewalt an den Ingenieur des alten Systems und seine Gleichstellung in bezug auf Befehlsbefugnisse innerhalb seines Bereichs mit dem Seeoffizier gefordert. Die Admiralität wird sich im kommenden Jahre, in dem die ersten Ingenieure des neuen Systems in die Front treten, wohl zu einem derartigen Ausgleich entschließen müssen.

— Verbandstätigkeit. Die 1. und 2. Division der Heimatflotte hielt besondere Verbandsübungen zur Schulung der Unterführer und I. Offiziere der Schiffe ab. Die II. Admirale führten die Verbände, die I. Offiziere übernahmen die Schiffsführung mit der ausdrücklichen Bestimmung, daß die Kommandanten nur im Falle der Gefahr eingreifen dürfen. Die Zerstörerflottillen waren während der Übungen der Divisionen gegeneinander abwechselnd der einen und anderen Division zugeteilt und führten während der Tagschlacht Massenangriffe gegen die feindliche Linie aus, wie es heißt, „unter dem Schutze der Kanonen der eigenen Flotte“. Auch Torpedoboots-Nachtangriffe wurden häufig geübt.

Heimatflotte. 1. Division. Einzelübungen, Artillerie- und Torpedoschießen. „Dreadnought“ und „Temeraire“ in Reparatur. Das fertig gewordene Linienschiff „Vanguard“ trat an Stelle des Linienschiffes „Bulwark“, das der Nore-Subdivision der 3. Division zugeteilt wurde, zur 1. Division. Es wird indessen infolge notwendiger Arbeiten — Verlegung der Ausgüsse der Ascheejektoren (siehe unter Schiffsbauten) — noch für einige Zeit nicht fahrbereit sein.

I. Kreuzergeschwader. Einzelübungen. Der Panzerkreuzer „Invincible“, der über 1/2 Jahr zu Änderungen seiner elektrischen Bewegungseinrichtungen der

schweren Türme in der Werft gelegen hatte, hat jetzt seine Geschützerprobungen, wie es heißt mit Erfolg, beendet und ist somit wieder kriegsbereit.

1. Zerstörerflottille. Gros in Harwich. Reparaturperiode.

2. Division. Die 2. Division hat Ende Februar eine Reise nach den spanischen Gewässern angetreten und damit seit mehreren Jahren zum ersten Male wieder den früheren Übungsplatz der englischen Verbände, die Arosa-Bucht und Vigo, aufgesucht. Diese Fahrt soll auf die Anregung des neuen Ersten Seelords, Admirals Sir A. Wilson, zurückzuführen sein.

II. Kreuzergeschwader in Begleitung der 2. Division in den spanischen Gewässern.

2. Torpedobootflottille. Reparaturzeit. Die Zerstörer „Ostrich“ und „Racehorse“ erlitten bei einer Kollision schwere Beschädigungen.

Atlantikflotte. Schießübungen in Deal und Margate.

V. Kreuzergeschwader. Einzelübungen und Reparaturzeit.

3. Division. Die 3. Division hat ihre erste gemeinsame Übungsfahrt ohne Störungen beendet. Es wird besonders betont, daß keines der Schiffe wegen Havarie habe zurückgeschickt werden müssen, obwohl die Maschinen durchaus normal beansprucht worden seien. Zunächst waren alle Sub-Divisionen und Torpedoboot- und Unterseebootverbände, die an den Übungen teilnahmen, vereinigt. Dann übten die Divisionen noch eine Zeitlang getrennt. Anscheinend sind auch Nachtübungen gegen Torpedoboote abgehalten worden. Die Torpedokanonenboote aller Sub-Divisionen machten im Verein mit den Streuminenschiffen gemeinsame Minenübungen.

4. Division. In den Heimathäfen.

IV. Kreuzer-(Schul-)geschwader in Gibraltar.

Von den Kadettenschulschiffen war „Cumberland“ zusammen mit der 2. Division der Heimatflotte in der Arosa-Bucht, „Cornwall“ kreuzte im Mittelmeer und besuchte Alexandria, Korfu, Algier und Gibraltar.

Mittelmeerflotte. Die Schiffe machten Einzelfahrten im Mittelmeere und lagen in verschiedenen Häfen verstreut zum Teil in politischer Mission. Ebenso das VI. Kreuzergeschwader.

Auf eine Anfrage im Unterhause gab der Erste Lord der Admiralität die Stärke der vollbesetzten und mit Stammbesatzungen in Dienst befindlichen Schiffe wie folgt an: 28 Linienschiffe in Dienst mit voller Besatzung, 12 mit Stammbesatzung, 15 mit reduzierter Stammbesatzung; 65 vollbesetzte Zerstörer, 73 mit Stammbesatzungen, außer den 36 coastal destroyers, mit reduzierter Stammbesatzung keine.

— Schiffsbauten. Linienschiffe. Die Namen der 4 Eventual-Schiffe des Programms 1909/10 sind wie folgt zugeteilt worden: Linienschiffe „Monarch“ bei Armstrong, „Conqueror“ bei Beardmore, „Thunderer“ bei Thames Iron Works in Bau; der bei Vickers zu bauende Panzerkreuzer heißt „Prinzeß Royal“.

Auf „Collingwood“ und „Vanguard“ hat sich die Verlegung der Ausgüsse der Ascheјektoren als notwendig erwiesen, da sie jetzt so nahe an den Saugeventilen der Zirkulationspumpen sitzen, daß die Pumpen die ausgeworfene Asche in die Kondensatoren gesaugt haben.

Auf „Collingwood“ sollen die Wellen der Hauptturbinen schlecht gelagert sein, so daß man sich angeblich zur Auswechslung wenigstens einer Welle hat entschließen müssen. Die Fahrbereitschaft des Schiffes wird dadurch auf längere Zeit unterbrochen werden.

„Dreadnought" soll seit ihrer Indienststellung 1000 Tonnen an Deplacement zugenommen haben infolge aufgetragener Farbe und eines Gemisches von Farbe und Wasser unter der obersten Farbeschicht.

— Probefahrten. Linienschiff „St. Vincent" Volldampffahrt 26 260 Wellen-PS (metrisch), 20,9 kn, Kohlenverbrauch 0,662 kg pro Wellen-PS und Stunde; Fahrt mit $^4/_5$ Maschinenkraft 17 440 PS, über 19 kn, Kohlenverbrauch 0,752 kg.

Panzerkreuzer. Die für Australien und Neuseeland bestimmten Panzerkreuzer sind am 15. März bei J. Brown & Co. (Clydebank) und bei Fairfield Shipbuilding & Co. (Govan) in Bestellung gegeben. Sie werden dem „Indomitable"-Typ angehören, Deplacement 18 290 metr. Tonnen, Länge 173,7 m, Geschwindigkeit 25 kn.

Kleine Kreuzer. Die Namen der 4 City-Kreuzer des Programms 1909/10 sind folgende: „Weymouth" in Bau bei Armstrong, „Dartmouth" bei Vickers, „Falmouth" bei Beardmore und „Yarmouth" bei der London & Glasgow Shipb. Co.

— Stapellauf. Kleiner Kreuzer „Bristol" (Programm 1908/09, Curtis-Turbinen, 2 Schrauben) am 23. Februar bei J. Brown & Co., Clydebank.

Zerstörer „Rattlesnake" am 14. März bei der London & Glasgow Shipb. Co.

Zerstörer „Savage" am 10. März bei J. Thornycroft, Woolston. Masten, Schornsteine, Geschütze, Boote waren an Bord, die Maschinen nahezu fertig.

— Unterseeboote. „C37" und „C38" sind von Vickers & Sons abgeliefert.

— Typenfrage. Verschiedene englische Blätter verzeichnen das Gerücht, daß der neue Erste Seelord, Sir A. Wilson, Gegner der „Dreadnought"-Politik sei und den Typ eines kleineren Linienschiffes einführen werde, mit einer Armierung ähnlich der des Linienschiffes „Lord Nelson": zwei 34 cm, zehn 23,4 cm, Deplacement etwa 16 000 Tonnen, Geschwindigkeit 21 kn oder mehr.

Wenn ein solcher Wechsel in den Anschauungen auch nicht ganz unwahrscheinlich ist, so ist vorläufig noch kein Grund für die Annahme vorhanden, daß er sich bereits bei den Neubauten dieses Jahres in die Tat umsetzen wird.

— Panzerung. In einem Artikel der »London Evening News« befürwortet ein Mr. Thirkell die Verstärkung des Deckpanzers auf Kosten des Seitenpanzers, um den großen Einfallswinkeln beim Schießen auf große Entfernungen besser Rechnung zu tragen.

— Hilfskreuzer. Nach »United Service Gazette« besitzt England Geschützausrüstungen für 100 Kauffahrteidampfer, die im Kriegsfalle sofort armiert werden.

— Artillerie. Nach einer Angabe des Ersten Lords der Admiralität im Unterhause werden die neuesten englischen Schiffe für die Bewegungseinrichtung der schweren Türme keinen elektrischen Antrieb erhalten.

— Torpedowesen. Der neue englische 53 cm-Torpedo soll eine Länge von 5,64 m, ein Gewicht von etwa 1 Tonne und eine Laufstrecke von 6400 m mit 40 kn Geschwindigkeit haben.

— Häfen, Werften. Ein weiteres großes Trockendock, parallel mit dem neuen, soll in Portsmouth gebaut werden.

— Ölheizung, gemischte Feuerung. „Britannia" hat Versuchsfahrten mit gemischter Feuerung (Welsh coal and oil) gemacht, die anscheinend ein gutes Ergebnis gehabt haben.

— Funkentelegraphie. „Dreadnought" erhält bei ihrer Grundreparatur neue, auf dem Torpedoschulschiff „Vernon" erprobte F.T.-Apparate, mit denen Verbindung zwischen Portsmouth und Malta erreicht wurde.

— Organisation. Die Diskussion über die Schaffung eines Admiralstabs — Naval War Staff — ist in der Fach- und Tagespresse in letzter Zeit wieder aufgenommen worden. Eine Artikelreihe in der »Times« beschäftigt sich zunächst eingehend mit der Frage, welche Aufgaben dem Generalstabe in der Armee und dem Admiralstabe in der Marine im Frieden und im Kriege zu stellen seien, und stützt sich dabei vorwiegend auf geschichtliche Betrachtungen und Äußerungen, besonders Moltkes. Der Verfasser geht dann weiter zu Betrachtungen über, wie ein solcher Admiralstab, ein Thinking Department, wie er es bezeichnet, in die jetzt bestehende Organisation, an deren grundlegenden Prinzipien er nichts geändert haben will, eingeordnet werden könnte. Der Erste Lord soll die verantwortliche Persönlichkeit bleiben. Es käme nur darauf an, ihm einen genügenden Unterstab zur Bearbeitung aller wichtigen Fragen zu schaffen. Dabei knüpft er an den Navy War Council an und schlägt vor, diesen Council dadurch zu erweitern, daß den Direktoren des Waffendepartements und des als Marineakademie auszugestaltenden Naval War College ein ständiger Sitz im War Council zugewiesen werde. Um dem Ersten Seelord die Arbeit des Sichtens der verschiedenen Meinungen und Vorschläge zu ersparen und ihm nur verarbeiteten und geprüften Stoff zur endgültigen Entscheidung zugehen zu lassen, wird die Schaffung der Stelle eines Vizeadmirals vorgeschlagen, dem diese vorbereitende Arbeit und der Vortrag beim Ersten Seelord zuzuweisen wäre. Als Gegengründe gegen diese Vorschläge, besonders gegen die Ernennung eines besonderen Chefs des Naval War Staff, werden in der Fachliteratur Kompetenzschwierigkeiten, Hemmungen durch persönliche Meinungsverschiedenheiten, die Abtrennung der Admiralstabsarbeit, die häufig mit der Politik zu tun habe, von der verantwortlichen Stelle, die damit verbundene Schmälerung der Machtbefugnisse des Ersten Lords und endlich der allgemein schädigende Einfluß angeführt, den die Theorie in der Verkörperung der Thinking officers auf die Arbeit der maßgebenden Stellen ausüben könnte. Die Beweisführung der Gegner, die meist von stark konservativem Geiste erfüllt sind, hat nebenbei bemerkt einige Lücken.



Vereinigte Staaten von Amerika. Entgegen den Erwartungen hat die Politik des Marinesekretärs Meyer insofern gesiegt, als zunächst der Marineausschuß des Repräsentantenhauses, dessen Beschlüsse im allgemeinen als maßgebend für die endgültige Stellungnahme des Kongresses angesehen werden, ihm für die praktische Erprobung seiner Organisationsreform ein Jahr lang freie Hand gelassen hat. Damit ist die Gefahr beseitigt, daß, wie es eine Zeitlang den Anschein hatte, dem Marinedepartement der Plan des früheren Marinesekretärs aufgezwungen würde, und wenn mit dem Beschlusse, die gesetzliche Einführung einer Reform auf ein Jahr zu vertagen, auch noch nicht gesagt ist, daß der Plan Mr Meyers endgültig die Oberhand gewonnen hat, so hat die Verwaltung nun wenigstens Zeit und Gelegenheit, die Brauchbarkeit ihrer Vorschläge zu erweisen, und darf hoffen, auf Grund der gewonnenen Erfahrungen schließlich durchzudringen. Auch das gefährliche Moment, das in einer Verquickung der Reorganisation mit den Bauforderungen für die Flotte befürchtet wurde, ist dank dem Eingreifen des Präsidenten Taft beseitigt worden. Dieser hat, wie sein Vorgänger, seinen ganzen Einfluß eingesetzt, um, zunächst allerdings wiederum auch nur im Marineausschusse, die Gegner der Regierungsforderungen zu besiegen und damit diesen zur fast vollständigen Annahme zu verhelfen. Von der Regierungsforderung — 2 Linienschiffe von 27 000 Tonnen zu je 11 Millionen Dollars, 2 Kohlendampfer und 1 Werkstattschiff zu je 1 Million Dollars und 5 Unterseeboote zu je 500 00 Dollars — ist nur ein Unterseeboot gestrichen

worden. Damit ist, wenn nicht das Plenum des Hauses und der Senat daran etwas ändern, der Ausbau der Flotte in dem beabsichtigten Umfange vorläufig gesichert, und man kann daher von einem vollen Erfolge der Marinepolitik des Marinesekretärs sprechen. Die neuen Linienschiffe werden nach den Angaben des Marinesekretärs unter Umständen zehn 35,6 cm-Geschütze erhalten, nachdem die Schießversuche mit dem Proberohr günstig ausgefallen sind und die Kommission das Geschütz als frontreif bezeichnet hat. Man würde also den Weg der Verstärkung des Kalibers unter Verminderung der Geschützzahl und Beibehaltung des ungefähren Deplacements einschlagen. Die vier Unterseeboote sind für die pazifische Küste bestimmt, wo man eine Beruhigung forderte, weil man sich, solange eine Linienschiffsflotte daselbst wegen Mangels an Reparatur- und Dockgelegenheiten nicht stationiert werden kann, dauernd vor einem japanischen Überfall fürchtet. Von Vertretern der Weststaaten war daher schon beantragt, fünf Jahre lang — diese Zeit wurde mit Rücksicht auf die Fertigstellung des Panamakanals und die daraus folgende Möglichkeit, die Flotte zeitig genug nach dem Stillen Ozean zu werfen, als maßgebend angenommen — jährlich 10 Unterseeboote zu bauen.

Die im vorigen Hefte bereits skizzierte »Personnel-Bill« ist von einer sehr ausführlichen und dringenden Botschaft des Präsidenten Taft begleitet gewesen und wird bisher nicht ungünstig beurteilt, zumal da eine Erhöhung der Kosten auf die Dauer damit nicht verbunden ist. Auf die Einzelheiten wird später noch zurückzukommen sein, sobald sie durch die endgültige Annahme im Kongreß feststehen. Interessant ist vorderhand das Durchschnittsalter für die verschiedenen Beförderungen: Eintritt 18, Leutnant zur See (ensign) 22, Oberleutnant zur See (lieutenant junior grade) 25, Kapitänleutnant (lieutenant) 28, Korvettenkapitän (lieutenant commander) 36, Fregattenkapitän (commander) 42, Kapitän zur See (captain) 47, Kontreadmiral 55 Jahre. Die Bill sieht gleichzeitig unter Wiederholung der schon oft erwähnten Gründe die Einführung höherer Rangklassen bei den Flaggoffizieren vor, nämlich 1 Admiral of the Navy, 1 Admiral und 3 Vizeadmirale. Für die nächsten Jahre werden allerdings höhere Kosten erwachsen, im nächsten Etatsjahre rund 200 000 Dollars, doch soll durch die Pensionierung, welche früher und damit in niederen Dienstgraden eintreten wird, schließlich eine Ersparnis herauskommen. So wird in der Botschaft angeführt, daß seit der Einführung der letzten Personnel-Bill vom Jahre 1899 304 Pensionierungen erfolgt seien, während in den nächsten 11 Jahren nach dem neuen Plane nur etwa 138 vorkommen und nicht die Hälfte der früheren kosten würde. Wenn der Präsident nach Anführung der vorhandenen Mängel seine Botschaft mit den Worten schließt: „Erwägungen rein militärischer Leistungsfähigkeit sowohl wie rechter Sinn für nationale Würde und Selbstachtung, wie es sich für diese große Nation schickt, fordern, daß die bestehende Lage aufhört“, so läßt sich annehmen, daß der Kongreß sich dem Eindrucke dieses gewichtigen Urteils nicht verschließen wird.

Zur Unterstützung der Anträge, die einen Aufschwung der Handelsmarine durch verstärkte Subventionierung herbeiführen wollen, wurde in dem hierfür gewählten Ausschuß ausgeführt, daß man für die Überführung der Truppen nach Kuba im spanischen Kriege 13 Millionen Dollars habe aufwenden müssen, zum großen Teil für Schiffe fremder Flagge, und daß sogar für den Transport von Geschützmaterial und Munition nach den Philippinen japanische Schiffe benutzt wurden. Infolge Aufliegens des Schiffe der Oceanic Steamship line sei der Ausfuhrhandel San Franciscos in $1^1/_2$ Jahren von 28 auf 12 Millionen Dollars gefallen und es sei Gefahr vorhanden, daß die fünf schönen und für Kriegszwecke ausgezeichnet brauchbaren Dampfer dieser Linie in japanische Hände übergehen würden, weil die Linie sie unter den bestehenden Löhnungsverhältnissen ohne Subvention nicht fahren

lassen könne. Trotz aller angeführten Gründe läßt sich aber ein Urteil über die Wahrscheinlichkeit der Annahme der gestellten Anträge zur Zeit nicht abgeben.

— Flottentätigkeit. Die Übungen der Linienschiffsflotte haben, soweit darüber Berichte vorliegen, ihren programmäßigen Verlauf genommen. Gegen Ende März soll der Verband nach Hampton Reede zurückkehren, um auf den Southern Drill Grounds mit den Frühjahrsschießübungen zu beginnen. In den veröffentlichten Mitteilungen über die Ausbildungstätigkeit wird die Ausbildung im Schwimmen besonders erwähnt. Von den Besatzungen der Flotte konnten über 2500 Mann nicht schwimmen. Nach der letzten Meldung wurden wöchentlich 559 Mann ausgebildet.

Die Divisionen der Pazifischen Flotte sind neuerdings wie folgt zusammengesetzt: 1. Division: „California“, „Colorado“, „Pennsylvania“, „South Dakota“, 2. Division: „West Virginia“, „Maryland“. Nach neueren Mitteilungen soll von einer zeitweisen Inreservestellung der beiden letztgenannten Schiffe (vergl. Märzheft S. 370) abgesehen werden, doch scheinen ihre Maschinen sehr reparaturbedürftig zu sein. Jedenfalls hat der Divisionschef gegenüber übertriebenen Gerüchten zugegeben, daß die Geschwindigkeit der beiden Schiffe herabgesetzt sei und daß sie während der Heimreise längere Zeit geschleppt worden sind, weil sie nicht mitkommen konnten und übermäßig viel Kohlen verbrauchten.

Auf der asiatischen Station ist das Lazarettschiff „Relief“ als seeuntauglich außer Dienst gestellt worden und soll als schwimmendes Lazarett in Olongapo verbleiben.

In letzter Zeit ist die Flotte auch nicht von Unfällen verschont geblieben. In einem schweren Wetter ist der Tender „Nina“ (ohne Gefechtswert) der 3. Unterseebootdivision der atlantischen Flotte zu Anfang Februar auf der Überfahrt von Hampton Reede nach Boston verschollen. Mit ihm sind 1 Oberbootsmann (der Schiffsführer) und 31 Unteroffiziere und Mannschaften untergegangen.

Auf dem Linienschiffe „Virginia“ explodierte beim Salutieren eine Kartusche beim Einsetzen: 2 Mann schwer verletzt. Endlich platzte auf dem Torpedobootzerstörer „Hopkins“ ein Kesselrohr: 1 Toter, 6 Schwerverletzte.

— Personal. Bei der Halbjahresprüfung an der Marineakademie sind 46 Fähnriche durchgefallen, vornehmlich in der Mathematik, und darauf entlassen worden.

— Schiffbau, Stapelläufe usw. Baustadium am 1. März 1910:

Linienschiff	„Delaware“	100	Prozent
"	„North Dakota“	99,1	"
"	„Florida“	55,2	"
"	„Utah“	65,2	"
"	„Wyoming“	12,5	"
"	„Arkansas“	16,9	"

Die „Delaware“ wurde am 15. Febrar an die Marineverwaltung abgeliefert; es werden aber voraussichtlich noch zwei Monate bis zur Indienststellung vergehen, da Änderungen an den Schotten und Magazinen vorgenommen werden sollen.

Da das auf der New York-Werft im Bau befindliche Linienschiff „Florida“ daselbst nicht gedockt werden kann, so muß es mit Wellen und Schrauben ablaufen. Dadurch wird der für den März beabsichtigte Stapellauf verschoben.

Von den älteren Linienschiffen sollen nur „Ohio“, „Wisconsin“, „Missouri“ und „Alabama“ als Flaggschiffe ausgerüstet bleiben; auf „Maine“, „Kentucky“, „Kearsarge“ und „Illinois“ wird die Flaggschiffseinrichtung entfernt, um mehr Raum für die Offiziere zu gewinnen.

Da die Frage wegen der Gittermasten noch nicht entschieden ist, so sollen auf den Linienschiffen „Idaho" und „Mississippi" und den Panzerkreuzern „Montana" und „North Carolina", auf welchen bis jetzt vordere Masten fehlen, vorderhand noch Gittermasten aufgestellt werden.

— Docks. Um in New York ein Dock für große Linienschiffe zu bekommen, sind auf dringendes Ansuchen des Marinesekretärs die Kosten des Docks Nr. 4 daselbst von 1,5 auf 2,5 Millionen Dollars erhöht worden. Dafür erhält das Dock eine Breite von 33,5 m — wie die Schleusen des Panamakanals — und wird lang genug für die größten Schiffe. Man hofft es bis zum Juli 1912 fertigzustellen, dem Termin der Ablieferung der „Wyoming"-Klasse.

— Artillerie. Wenn auch die beabsichtigten Schießversuche mit dem neuen 35,6 cm-Rohr gegen das alte Rammschiff „Katahdin" erst im Mai oder Juni stattfinden können, so hat doch ein Sonderausschuß die bisher mit den Geschützen abgehaltenen Proben für völlig ausreichend gehalten, um seine Einführung als Schiffsgeschütze für die neuen Linienschiffe zu empfehlen. Mit demselben Geschütz sollte noch ein Schießversuch gegen ein starkes Betonziel abgehalten werden, das einen Teil der für die Befestigung von El Fraile (Corregidor) in Aussicht genommenen Betondeckung darstellt. Da man jedoch in der Lafette eine Galle entdeckte, so wurde für den Versuch ein 30,5 cm-Rohr gewählt, dessen Ladung man soweit erhöhte, daß annähernd die lebendige Kraft eines 35,6 cm-Geschosses erreicht wurde. Hiermit durchschlug das Geschoß noch gerade das 6 m starke, aus Beton hergestellte und durch starke stählerne Winkeleisen versteifte Ziel. Anderseits wurde dabei aber auch festgestellt, daß die für das Festungswerk gewählte Konstruktion zweckmäßig ist.

— Verschiedenes. Bei Beratung des Etats der Werften wurde festgestellt, daß allein auf der Werft zu Washington die Ausgaben für die freien Sonnabend-Nachmittage im Juli, August und September und für den 15tägigen Urlaub der Arbeiter an Löhnen nahezu 400 000 Dollars im Jahre betragen, wodurch die Kosten der geleisteten Werftarbeiten um 15 Prozent erhöht werden.



Frankreich. Der Marineetat für 1910 ist von der Kammer in drei Sitzungen, vom 23. bis 25. Februar, erledigt worden, ohne daß die Frage des Ausbaus der Flotte während der Verhandlungen eingehender berührt worden wäre. Man scheint danach die Erörterung des Flottengesetzes völlig von der des Etats trennen zu wollen. Allgemeineres Interesse während der Etatsverhandlung boten nur die Erörterungen des Marineministers, der durch die Klarheit und Offenheit seiner Ausführungen in kurzer Zeit den Beifall der Kammer zu erringen wußte. Admiral de Lapeyrère legte dar, durch welche Maßregeln er das Ziel zu erreichen suche, am 1. Mai 1910 zwei vollzählige, vollbesetzte, wohlausgebildete Geschwader gefechtsbereit zur Verfügung zu haben. Die Entsendung des 2. Geschwaders nach dem Atlantik begründete er mit der starken Überlastung der Werft zu Toulon, die nicht imstande gewesen sei, beide Geschwader zu reparieren, wodurch erhebliche Rückstände in der Instandsetzung eingetreten seien. Aus diesem Grunde mußten die atlantischen Häfen zur Reparatur des 2. Geschwaders mit benutzt werden. Bis 1912 beabsichtigt der Minister, Biserta so weit zu entwickeln, daß dort ein Geschwader einschließlich der Kreuzer stationiert werden kann, so daß die Konzentration von zwei Geschwadern im Mittelmeer dann eine dauernde sein kann. Die Bildung von zwei Geschwadern mit den dazu gehörigen Kreuzern und Torpedojägern begründete der

Minister ferner mit der Unmöglichkeit, die Ausbildung, Kriegsvorbereitung und Leitung auf dem Schlachtfelde für eine größere Anzahl von Schiffen durch einen Führer wahrnehmen zu lassen. — Das für die volle Besetzung der Geschwader erforderliche Personal wurde durch umfangreiche Ausrangierungen verfügbar; während der Amtsführung des Ministers wurden 30 Schiffe und Fahrzeuge aus der Liste gestrichen, weitere Streichungen stehen bevor. Das System der Ersatzschiffe soll die dauernde Vollzähligkeit der Geschwader, auch im Falle der Reparaturbedürftigkeit einzelner Schiffe, gewährleisten. Großen Wert legt der Minister auf die Erwerbung von Seeerfahrung durch die Besatzungen. Zu diesem Zwecke ebenso wie zur Vertretung der französischen Flagge im Auslande werden zu Beginn des Winters regelmäßig die beiden Panzerkreuzerdivisionen in das östliche Mittelmeer und den Atlantik entsendet werden. Die drei Panzerkreuzer des Typ „Dupleix" werden nach Ostasien gehen, sobald der Einbau der Kühlvorrichtungen beendet ist. — Die „Danton"-Klasse wird Ende 1911 die Probefahrten erledigt haben. Ihre schwere Artillerie erhält ausschließlich das Einheitsgeschoß, obus alourdi, während die neuen Schiffe auf Grund der „Jéna"-Versuche mit einem Geschoß ausgerüstet werden, das zwischen dem obus alourdi und dem obus de semi-rupture steht (siehe unter „Artillerie"). — Forderungen für Neubauten wird Admiral de Lapeyrère nur vorlegen, nachdem die Baupläne in allen Einzelheiten festgelegt sind. — Mit dem Moment des Eintritts der „Danton"-Klasse in die Front (Anfang 1912) werden zu ihrer Aufnahme bereit sein: ein Dock in Cherbourg, zwei in Brest, eins in Lorient, drei in Toulon und zwei in Biserta. — Neben diesen Hauptpunkten berührte und begründete der Minister sämtliche sonstigen Maßnahmen und Reformen, die von ihm durchgeführt worden sind. Zu verteidigen hatte er sich nur gegen die Angriffe, die wegen der Entsendung eines Geschwaders nach dem Atlantik von verschiedenen Seiten gegen ihn erhoben wurden.

Der Unterstaatssekretär der Marine, Mr. Chéron, behandelte in seiner Rede die Verwaltungsmaßregeln des neuen Ministeriums: Die Aufstellung des Budgets im allgemeinen, die Auffüllung der Vorräte aller Art und die Verwaltungsreform. Die Neueinrichtung des Etats nach deutschem Muster — Trennung der Ausgaben für Instandhaltung der Flotte, Bau der Flotte und Handelsflotte — wurde für das nächste Jahr in Aussicht gestellt. Die übrigen Redner brachten außer Kritiken von Maßnahmen der Vorgänger des Ministers in der Hauptsache Sonderwünsche einzelner Beamtenklassen sowie Wünsche betreffend die Entwicklung der von ihnen vertretenen Häfen — z. B. Rochefort, dessen Ausbau im Flottengesetz nicht vorgesehen ist, und Saigon — vor.

Der Etat wurde nach den Vorschlägen der Kommission genehmigt.

Der deutsche Marineetat ist in der französischen Presse in verschiedenem Sinne besprochen worden. In den Deutschland feindlichen Blättern fehlt es nicht an Hinweisen auf die entente cordiale mit England, die den deutschen Plänen das Gegengewicht halte. »Le Temps« schreibt sehr verständig, daß die Schaffung der deutschen Flotte ein unbestreitbarer Akt der Souveränität sei, der sich jeder Kritik entziehe. Daß England unwillig darüber sei, sei begreiflich. Gleichwohl dürfe man nicht den logischen Fehler begehen, von der Tatsache der Schaffung eines Kriegsinstruments auf seinen Mißbrauch zu schließen. Die einander gegenüberstehenden starken Heere Deutschlands und Frankreichs trügen dazu bei, daß beide Länder in Frieden leben. So werde auch eine starke deutsche Flotte neben einer starken englischen eher zur Erhaltung des Friedens als zur Vermehrung der Kriegsgefahr beitragen. »Mieux vaut pour conjurer ce risque (de guerre) trop de canons partout que trop peu d'un côté.«

Das Flottengesetz ist Ende Februar und Anfang März in der Marinekommission der Kammer beraten worden. Der Berichterstatter, Mr. Chaumet, schlug

einen Zusatzparagraphen vor, nach dem die sieben bis zum 1. Januar 1915 fertigzustellenden Linienschiffe — ein Geschwader nebst Ersatzschiff — dem Typ der 1910 auf Stapel zu legenden angehören sollen. Ferner soll der Minister ermächtigt werden, zwei Linienschiffe 1910 auf Staatswerften in Bau zu geben und den Bau von zwei weiteren Schiffen für 1911 an Privatwerften zu vergeben. Diese Vorschläge fanden die Zustimmung der Kommission. Mr. Chaumet gibt die Höhe der Budgets für die Jahre der Durchführung des Gesetzes wie folgt an:

1911	333 393 600 M	1916	367 981 600 M
1912	342 992 000 „	1917	362 591 200 „
1913	351 076 000 „	1918	359 580 000 „
1914	362 428 000 „	1919	334 953 600 „
1915	359 207 200 „		

Er fordert die möglichst umgehende Annahme des Gesetzes noch während der gegenwärtigen Legislaturperiode, denn während dieser sei die Krisis der Marine zutage getreten, es sei daher Pflicht des gegenwärtigen Parlaments, die nötige Abhilfe zu schaffen. Es handle sich nicht darum, ob das vorgelegte Programm der Erweiterung oder Verkürzung bedürfe, sondern man müsse ein Programm haben, das sich sofort ausführen lasse, und das liege nunmehr vor. — Eine Erweiterung wird das Gesetz voraussichtlich insofern erfahren, als Hafenarbeiten auch für Rochefort vorgesehen werden sollen — Verlängerung der strategischen Eisenbahn der Insel Enet und Anlage eines Ausrüstungshafens dortselbst, zwei aus der Mitte der Kammer gestellte Forderungen, deren Erfüllung der Minister von der Befestigung der Insel Aix abhängig machte. — Der Bericht Mr. Chaumets über das Gesetz ist am 14. März der Kammer vorgelegt. Das Gesetz wird noch die Budgetkommission passieren müssen, bevor die Kammer selbst darüber entscheidet, ebenso die Senatskommission, ehe der Senat sein Votum abgibt. Seine Erledigung noch vor dem Schluß der Legislaturperiode ist daher keineswegs sichergestellt, zumal da die Abgeordneten vor den Neuwahlen keine Neigung zur Erhöhung der Ausgaben zu zeigen pflegen. — Die Aufnahme des Gesetzes in der Presse ist auch weiterhin eine durchaus günstige gewesen. M. Ch. Bos in der »Vie maritime« hört allerdings nicht auf, darauf hinzuweisen, daß nur eine Anleihe und die jährliche Stapellegung einer größeren Zahl von Schiffen, als der im Gesetz vorgesehenen, Frankreich eine Marine sichern können, die seiner Stellung unter den Großmächten entspricht und die ihm gestattet, in dem Kriege zwischen England und Deutschland, dessen Ausbruch nach Ansicht M. Bos in Kürze zu erwarten ist, eine des französischen Namens würdige Rolle zu spielen.

— Organisation. Das Zusammenwirken der festen Verteidigung mit den Torpedoboots- und Unterseebootsflottillen zum Schutz der Operationsbasen der Flotte ist durch zwei kürzlich veröffentlichte Dekrete neu geregelt. Das erste Dekret unterstellt die feste Verteidigung dem commandant supérieur der Torpedoboots- und Unterseebootsflottillen in den Häfen, wo ein solcher vorhanden ist, dem Chef des Stabes des Arrondissements in den anderen Kriegshäfen. Das zweite faßt die Bestimmungen über die Organisation der Unterseebootsflottillen zusammen; es enthält ein Ausbildungsprogramm für die letzteren, das dem der Torpedobootsflottillen ähnlich ist. Eine möglichst gleichartige Ausbildung der nach dem Flottengesetz für gleiche Verwendung bestimmten Torpedoboots- und Unterseebootsflottillen wird damit bezweckt.

Ein Erlaß des Ministers vom 4. März regelt ferner die Organisation und den Dienstbetrieb der Torpedobootsflottillen neu. Auf die Einzelheiten wird in einem der nächsten Hefte eingegangen werden.

Durch drei Erlasse des Ministers vom 25. Februar erfahren die Bestimmungen über die Organisation der Artillerieschulen, nämlich der

École d'application de tir à la mer (höhere Artillerieschießschule) (vgl. Märzheft 1908, S. 423) und der Commission d'études pratiques (Artillerieversuchskommission), beide auf „Pothuau", ferner der École des officiers-canonniers und der École de canonnage (vgl. August/Septemberheft 1909, S. 1021) Abänderungen, die in der Hauptsache durch die im Sommer 1909 erfolgte Bildung der Artillerieschuldivision bedingt sind.

— Flottentätigkeit. Das 1. Geschwader hielt in der zweiten Hälfte des Februar im Golf St. Juan Übungen ab: Abkommschießen, Torpedoschießen, Torpedobootsabwehr, Festungsübung, Evolutionieren. Beim Torpedoschießen verursachte ein infolge eines mißverstandenen Klingelsignals auf „Patrie" abgefeuerter Torpedo der „République" ein leichtes Leck unter Wasser. Beim Evolutionieren wurde hauptsächlich das „provisorische Reglement" des Admiral Germinet zugrunde gelegt, das statt der Division zu drei das Treffen zu zwei Schiffen als kleinsten Verband vorsieht.

Die 1. Panzerkreuzerdivision ist seit Anfang März wieder vollzählig in Toulon; für die endgültige Fertigstellung des „Ernest Renan" sind noch Werftarbeiten von $2^1/_2$ Monaten Dauer erforderlich.

Die Schießübungen des 2. Geschwaders, für die als Ziele sechs Elemente der großen Scheibe, zwei Inseln der Chaussée des Béniguets und der Küstenpanzer „Tonnerre" zu dienen hatten, fanden in der Hauptsache erst Anfang März statt. Vom 8. bis 12. besichtigte Vizeadmiral Caillard diese Verbände im Evolutionieren und Schießen. Die 1. Division traf am 13. März in Brest ein, wohin auch die Panzerkreuzer liefen; die 2. Division ging nach Cherbourg zur Instandsetzung. Ende April sollen alle Schiffe wieder gefechtsbereit sein.

Die 2. Panzerkreuzerdivision hatte von den Bermudas nach Quibéron eine so stürmische Überfahrt, daß Exerzitien nicht auszuführen waren, da die Schiffe 20 bis 30° schlingerten. In Westindien war jedoch ein großer Teil der Torpedoschießübungen und das Schießen der leichten Artillerie bereits erledigt. Die Schiffe haben auf der Atlantikfahrt etwa 14 000 sm zurückgelegt.

Die Torpedoboots- und Unterseebootsflottillen begannen Anfang März die Manöverkopfschießübungen des 2. Vierteljahres 1909/10, wozu die Zielschiffe „Bouvines", „Furieux" und „Amiral Tréhouart" aktivierten.

Geschützter Kreuzer „Friant" wurde Ende Februar nach Guadeloupe wegen der dortigen Streikunruhen entsandt. Als Ersatz für ihn trat vorläufig „Surcouf" in die Marokkodivision.

— Artillerie. Über das Preisschießen (1909) der Hauptarmierung sind folgende Daten veröffentlicht:

Name	Trefferzahl	Trefferprozente	Mittlere Entfernung m	Name	Trefferzahl	Trefferprozente	Mittlere Entfernung m
„Démocratie" .	34	54,4	6500	„Condé" . . .	32	14,8	6000
„Gaulois" . .	69	25,3	5800	„République" .	29	13,5	6800
„Justice" . . .	26	25,1	6000	„Vérité" . . .	12	12,5	6100
„Bouvet" . . .	44	21,2	5800	„St Louis" . .	28	8	6200
„Patrie" . . .	33	16,6	6500	„Charlemagne" .	23	7,5	6300
„Jauréguiberry"	19	16,2	6000	„Jules Ferry" .	10	4	7500
„Liberté" . . .	14	18,6	6000				

Als Treffer sind die Kurzschüsse innerhalb 25 m vom Ziel mitgerechnet. — Die Verschiedenheit der Resultate wird außer auf die ungleichen Fähigkeiten der Offiziere auf Unterschiede in den ballistischen Leistungen der Geschütze, die durch Vergleichschießen nicht immer richtig bestimmt seien, und auf die Unvollkommenheit der Visiereinrichtungen zurückgeführt.

Die Resultate des gefechtsmäßigen Schießens (1910) des 2. Geschwaders werden von »Moniteur« als mittelmäßig bezeichnet. Als Gründe werden schlechte Sichtigkeitsverhältnisse, ungünstige Windrichtung, zu kurzer Anlauf — daher Schießen im Drehen —, zweimaliges Zerschießen der Ankerketten des Zielschiffes — daher dessen Beschießung in der Längsrichtung —, wiederholte Zünderversager — infolgedessen Störung der Feuerleitung — angegeben. Auch das Torpedobootsabwehrschießen hat nicht befriedigt. Mangelhafte Bedienung der Scheinwerfer, Mitbenutzung der niedrigen Seitenscheinwerfer zur Beleuchtung während des Schießens (anstatt wie früher nur zum Suchen des Ziels), technische Unzulänglichkeit der Scheinwerfer und der Nachtbeleuchtung der Visiere sowie Mangel an Übung der Geschützführer im Schießen bei Nacht werden als die Ursache der schlechten Resultate angegeben.

Nach einer Entscheidung des Oberen Marinerates wird das schwere Geschoß, das auf Grund der „Iéna"-Schießversuche für die Schiffe nach der „Danton"-Klasse eingeführt werden soll, in der Mitte zwischen dem obus alourdi und dem obus de semi-rupture stehend, ein Gewicht von 400 kg und eine Sprengladung von 20 kg Melinit (5 vH.) haben (vgl. Märzheft, S. 377).

Nach einer Mitteilung der „Artilleristischen Monatshefte" (Januar 1910) hat die Firma Schneider im Mai durch eine Lieferung an die französische Marine gezeigt, daß sie das Neueste auf dem Gebiete des Keilverschlusses herzustellen vermag. — Vielleicht ist aus dieser Nachricht zu schließen, daß die französische Marine nach den zahlreichen Geschützunfällen, die zum Teil durch die Eigenart des Schraubenverschlusses bedingt waren, dem Keilverschluß erhöhte Aufmerksamkeit zuwendet. Auf das Aufgeben der Verwendung des Schraubenverschlusses deutet auch die Antwort hin, die der Minister in der Kammer einem Abgeordneten erteilte: Auf den 1910-Schiffen werde der Schraubenverschluß durch einen anderen Verschluß — französischer Konstruktion — ersetzt; allerdings fügte er hinzu, es handle sich nicht um den Keilverschluß.

— Schiffbau. Linienschiffe. Nach den Mitteilungen des Ministers in der Budgetkommission sind die Angaben über die 1910-Schiffe in folgender Weise zu ergänzen (vgl. Februarheft, S. 257/58, Märzheft, S. 377) und zu berichtigen: Deplacement 23 457 Tonnen; Freibord vorn 7, achtern 5 m; Höhe der vorderen 30,5 cm-Türme über Wasser 2,5 m größer als die der achteren; 30,5 cm-K L/50 Modell 1906; Mittelartillerie (13,86 cm) in acht getrennten Kasematten, von denen die vorderen sechs je drei, die achteren beiden je zwei Geschütze enthalten; Bestreichungswinkel jeder Kasematte 120°; sechs Geschütze feuern recht voraus, zehn recht achteraus; acht Schuß in der Minute, Geschoßgewicht 36,5 kg. Höhe des Gürtels über der Wasserlinie 2,4 m, darüber kein leichterer Panzer, wie auf „Danton", da nach dem „Iéna"-Schießversuch Panzerung unter 180 mm Stärke nutzlos. Baukosten: 53,6 Mill. ℳ (einschließlich 3,6 Mill. ℳ für Munitionsausrüstung an Bord), dazu 5,44 Mill. ℳ pro Schiff für $1^1/_2$fache Chargierung an Land.

Eins der neuen Linienschiffe soll am 1. August in Lorient auf Stapel gelegt werden. Der Bau des „Mirabeau" daselbst soll beschleunigt werden, so daß die Indienststellung in der zweiten Hälfte 1911 erfolgen kann.

„Condorcet" und „Diderot" sollen Ende Oktober von St. Nazaire nach Brest zur Fertigstellung übergeführt werden.

— Torpedofahrzeuge. Die Baukosten der Hochseetorpedoboote des Flottenprogramms sind auf 2,28 Mill. ℳ pro Boot veranschlagt.

— Unterseeboote. Nach einem Aufsatz im »Moniteur de la Flotte«, in dem die Verschmelzung des Unterseeboots und Torpedoboots als bevorstehend bezeichnet wird, liegen dem Minister Pläne eines Tauchboots von 700 bis 750 Tonnen (ausgetaucht) vor mit 20 kn Geschwindigkeit und einem Aktionsradius über Wasser



ähnlich dem der Torpedojäger, 12 kn Geschwindigkeit und einem Aktionsradius von 144 sm bei 6 kn Fahrt unter Wasser. Petrolmotoren, unter Wasser elektrischer Antrieb. Zahl der Torpedorohre wie auf „Pluviôse“ (7).

Die Baukosten der großen (700 Tonnen) Unterseeboote des Flottenprogramms sind auf 2,64, die der kleinen (400 Tonnen) auf 1,28 Mill. *M* veranschlagt.

Die Hebungsversuche mit Preßluft, die mit „Narval“ im Dock zu Cherbourg vorgenommen wurden, haben auch unter schwierigen Verhältnissen gute Resultate ergeben. Um ein umfangreiches und möglichst unregelmäßiges Leck am Schiffskörper des „Narval“ zu erzeugen, ließ man eine schwere Panzerplatte auf das Unterseeboot fallen. Das Dock wurde sodann mit Wasser gefüllt. Mit Preßluft, die von drei Tauchbooten geliefert wurde, erfolgte die Hebung ohne Schwierigkeiten. — Auch ein Versuch, das Boot außerhalb des Docks aus 11 m Tiefe durch einen Hebeprahm und Ketten zu heben, gelang.

Vom Stapel lief: Tauchboot „Giffard“ („Q 77“, Programm 1906) in Rochefort am 10. Februar; Tauchboot „Gay-Lussac“ („Q 69, Programm 1906) am 17. März in Toulon.

— Ausrangierung. Die Streichung des geschützten Kreuzers „Chasseloup-Laubat“ (1893) aus der Flottenliste ist beschlossen (vgl. Märzheft, S. 375). Auch die geschützten Kreuzer „Protet“ nnd „Infernet“ werden ausrangiert und verkauft; ebenso die Torpedofahrzeuge „157“ und „56“ sowie „Mouette“, „Dragonne“ und „Linois“.

— Minenfahrzeuge. Ein zweiter Fischdampfer für Minensuchzwecke ist angekauft (vgl. Februarheft, S. 260).

Torpedojäger „Flamberge“ wird zum Minenleger umgebaut.

— Drahtlose Telephonie. Versuchsweise werden auf „Justice“ und „Vérité“ Einrichtungen für drahtlose Telephonie eingebaut.

— Fachliteratur. Kesselfrage. »Marine Française« (Februarheft 1910) weist auf die schlechten Erfahrungen hin, die die französische Marine mit engrohrigen Wasserrohrkesseln auf den großen Kreuzern gemacht hat. Die neuen Linienschiffe erhalten weitrohrige Belleville- und Niclausse-Kessel.

Kreuzertypen. In »Le Yacht« (26. Februar) bespricht M. Laubeuf die englischen und deutschen kleinen Kreuzer und fordert für Frankreich die sofortige Inbaugabe von zwei solchen Schiffen. Als Deplacement empfiehlt er, nicht sofort das Maximum, sondern als »chiffre raisonnable« etwa 4200 bis 4300 Tonnen zu wählen.



Japan. Die auswärtige Politik Japans hat im Laufe der beiden vergangenen Monate eine kritische Periode durchgemacht, deren Abschluß weder bisher erreicht ist noch deren Endergebnis sich augenblicklich mit Sicherheit übersehen läßt. Der Vorschlag der Vereinigten Staaten zur Neutralisierung der Bahnen in der Mandschurei hat einen Sturm der Entrüstung im Lande hervorgerufen und nicht nur durch Japan, sondern auch durch Rußland eine glatte Ablehnung erfahren. Wenn auch die Gründe für die Stellungnahme Japans und Rußlands sich nicht völlig decken, so konnte die gleichartige Auffassung doch dazu beitragen, daß diese beiden, eben noch feindlichen Länder dem gemeinsamen wirtschaftlichen Konkurrenten gegenüber eine Annäherung vollzogen, die getragen von den englisch-japanischen, englisch-französischen und

französisch-russisch-englischen Beziehungen volle Beachtung verdient. Eine Hetze der führenden japanischen Blätter gegen Deutschland, wie sie seit Jahren nicht in gleicher Heftigkeit aufgetreten ist, die auf eine einzige unwahre Reutermeldung hin, nach der nämlich allein Deutschland dem amerikanischen Vorschlage von vornherein zugestimmt habe, ausbrach, gibt einen warnenden Fingerzeig für die Tendenz dieser politischen Neubildung, durch die England auch auf die östliche Halbkugel die Gegensätze auszudehnen sucht, mit denen Deutschland in Europa zu rechnen gewöhnt ist. Daß diese Vorgänge anderseits zu wachsender Entfremdung zwischen den Vereinigten Staaten und England führen werden, ist eine wahrscheinliche Folge.

Die Etatsverhandlungen über den neuen Marineetat haben in Budgetkommission und Plenum mittlerweile ihren Abschluß gefunden. Einzelne bemerkenswerte Punkte werden im Folgenden besprochen werden, wenn auch infolge stellenweise vertraulicher Verhandlungen nicht viele Erläuterungen den Weg in die Öffentlichkeit gefunden haben. Erwähnenswert ist vor allem, daß die hier schon als möglich bezeichnete Einbringung eines vierten Flottenausbaugesetzes sich neuerdings nicht zu verwirklichen scheint, wie auch die in den Wintermonaten äußerst lebhafte Preßagitation für ein solches jetzt kurzerhand verstummt ist. Der Umstand, daß die augenblicklich in London geführten Verhandlungen über Konvertierung von zwei Kriegsanleihen zu je 30 Millionen £ noch nicht zum Abschluß gelangt sind, dürfte nicht ohne Zusammenhang hiermit sein, da größere militärische Pläne kaum die Billigung der europäischen, vor allem der englischen Finanzkreise finden würden.

— Etat. Vor Beginn der Etatsverhandlungen hatte man, wie im Vorjahre, für die Reichstagsmitglieder eine Informationsreise nach Yokosuka veranstaltet, auf der das neue Linienschiff „Satsuma", Artillerie- und Torpedoschießübungen, Werkstätten und Schulen, technische Neuheiten, wie drahtlose Telephonie und anderes, gezeigt wurden.

Die wichtigsten Posten des neuen Etats sind in Bestätigung und Ergänzung schon genannter Zahlen:

Ordentliche Ausgaben (in Yen).

	1910/11	1909/10	Änderung
1. Marineministerium	197 791	164 317	+ 33 474
2. Militärische Ausgaben	38 773 412	35 142 549	+ 3 630 863
3. Verschiedene Ausgaben	20 907	16 306	+ 4 601
	38 992 110	35 323 172	+ 3 668 938

Die „militärischen Ausgaben" sehen im einzelnen vor für:

	1910/11	1909/10	Änderung
Gehälter und Löhne	12 279 409	9 190 005	+ 3 089 404
Betrieb der Behörden	445 874	451 566	— 5 692
Gebäudereparaturen	258 511	258 511	± —
Reisekosten	615 397	602 325	+ 13 072
Verschiedene Gebührnisse	349 897	349 897	± —
Zulagen und Prämien	385 931	425 486	— 39 555
Kleidung und Vorräte (Proviant)	7 051 394	6 737 471	+ 313 923
Material für Schiffbauten, Waffenfabrikation, Reparaturen, Arbeitslöhne	10 140 968	9 842 337	+ 298 631
Besondere Manöver und Übungen	273 364	265 531	+ 7 833
Sanitätswesen	219 429	212 735	+ 6 694
Kriegshäfen und Stützpunkte	403 216	403 216	± —
Indiensthaltung von Schiffen	5 639 938	5 713 891	— 73 953
Unterstützungsfonds	322 049	303 523	+ 18 526
Gerichtliche Verfolgungen	6 312	6 312	± —
Hydrographie und Vermessung	267 683	265 703	+ 1 980
Gehälter für Ausländer	14 040	14 040	± —
Geheimausgaben	80 000	80 000	± —
Betriebsvorschuß für Schiffskassen	20 000	20 000	± —

Außerordentliche Ausgaben:

1. Notwendige Neuanlagen	329 700	754 310	—	424 610
2. 1. Rate für den Ausbau von Chinkaiwan zum Kriegshafen	552 300	—	+	552 300
3. Vorschuß für Ausführung von Privataufträgen in den Werkstätten der Marine	212 283	550 784	—	338 501
4. Für Vorbereitung von Gebäudeneubauten	18 776	16 374	+	2 402
5. Verkauf und Herstellung von Seekarten	15 000	15 000	±	—
6. Für Schiffbauten, Armierung und Gebäude (Rate der für die Zeit von 1903 bis 1916 bewilligten Gesamtsumme von 99 860 297 Yen).	1 790 360	6 436 097	—	4 645 737
7. Für den Ausbau der Brikettfabrik (Rate der für die Zeit von 1907 bis 1910 bewilligten Gesamtsumme von 677 840 Yen).	63 920	114 220	—	50 300
8. Für die Zusammenstellung der Geschichte des russisch-japanischen Seekrieges	24 938	36 783	—	11 845
9. Für die Ergänzung von Schiffen und Booten (Rate der für die Zeit von 1907 bis 1914 bewilligten Gesamtsumme von 64 077 291 Yen).	15 275 257	7 818 121	+	7 457 136
10. Für Instandsetzungen (Rate der für die Zeit von 1907 bis 1916 bewilligten Gesamtsumme von 111 571 156 Yen).	7 756 588	9 467 580	—	1 710 992
11. Für Schiffsersatzbauten (Rate der für die Zeit von 1907 bis 1913 bewilligten Gesamtsumme von 76 577 102 Yen).	10 689 586	10 689 586	±	—
12. Für Verwaltung der Marineanlagen in Korea	30 000	31 222	—	1 222
13. Für Einbau von Lüfteinrichtungen in den Munitionsräumen	300 000	360 000	+	60 000
14. Für die Hebung des bei Bako untergegangenen Küstenpanzers „Matsushima“	30 000	30 000	±	—
Der außerordentliche Etat beträgt dann im ganzen	37 088 708	36 728 843	+	359 865

Zu den unter 1. genannten Neuanlagen rechnen u. a. die schon im Februarheft angegebenen Anlagen für das Wachkommando in Eikhowan-Bucht und den Schießplatz für große Geschütze bei Kopo (Korea), sowie für den Torpedoversuchsschießstand in Korea. Der unter 10. genannte Instandsetzungsfonds ist mehrfach erhöht worden, so daß er jetzt die angegebene Gesamtsumme erreicht.

Der Minister, Vizeadmiral Saito, erklärte im Laufe der Verhandlungen, daß man natürlich, wenn irgend möglich, alle künftigen Schiffe in Japan bauen wolle, aber doch zugeben müsse, daß die im Ausland gebauten Schiffe wegen des besseren Arbeiterpersonals den eigenen überlegen seien. Mit den bereits bewilligten Mitteln beabsichtige man bis 1917 noch ein Linienschiff, drei Panzerkreuzer und einen geschützten Kreuzer zu bauen. Für einen Panzerkreuzer seien in diesem Etat die ersten Raten vorgesehen, die Stapellegung könne aber wegen Mangels an genügenden Hellingen erst nach Stapellauf von „Kawachi“ oder „Settsu“ stattfinden. Das im neuen Etat vorgesehene Baugeld für diesen Kreuzer betrage 5 Millionen Yen für den Schiffskörper, 1 520 000 Yen für die Armierung; ferner seien noch die letzten Raten für „Katori“ und „Kashima“ mit 410 000 und 510 000 Yen zu bezahlen; für „Kurama“ und „Aki“ seien 21 200 und 40 500 Yen für den Schiffskörper, 1 520 000 und 1 601 900 Yen für die Ausrüstung eingestellt.

Eine Nachtragsforderung von 80 000 Yen für die Reparatur des im Vorjahre durch Grundberührung havarierten Panzerkreuzers „Tokiwa“ wurde mit dem Umfange der Beschädigungen begründet, die so groß seien, daß man ihre Reparatur neben der des gleichzeitig beschädigten Linienschiffes „Fuji“ aus den laufenden Mitteln nicht habe bestreiten können. Ferner wurde im Nachtragsetat die Summe

von 393 440 Yen gefordert, um den neuen Panzerkreuzer „Ikoma" zur Jahrhundertfeier der argentinischen Republik nach Argentinien und daran anschließend zur Teilnahme an der englisch-japanischen Ausstellung nach England zu entsenden.

Interessant sind neben einigen technischen Einzelheiten, die später berührt werden, aus den Etatsverhandlungen noch die Angriffe, die gegen die Korruption gerichtet wurden, die vornehmlich im Kriegs-, aber auch im Marineministerium bei Vergebung von Lieferungen herrschen soll. So hat der Rechnungshof z. B. nicht weniger als 16 Ausgaben des Kriegsministeriums im Werte von 200 Yen bis zu 700 000 Yen als unrichtig beanstandet. Der Reichstag nahm dann gewissermaßen als Demonstration an sich nur ganz unwesentliche Abstriche an den Beträgen für Kleider- und Proviantlieferungen wie an den Ausgaben der Schiffbaubeaufsichtigenden im Auslande vor.

— Personal. Das Examen, das Mannschaften je nach ihrer Spezialausbildung nach 6—12monatigem Schulbesuch für die Beförderung zum Unteroffizier abzulegen haben, ist entsprechend den erhöhten Anforderungen des modernen Kriegschiffsdienstes erheblich erschwert worden.

Die Besatzung eines Linienschiffs der neuen „Satsuma"-Klasse wird zu 960 Köpfen angegeben. Hiervon gehören etwa 40 zum Steuermanns- und Signalpersonal, etwa 500 zur Artillerie, etwa 80 zur Torpedowaffe, etwa 300 zum Maschinenpersonal, etwa 10 zum Sanitäts- und etwa 30 zum Verwaltungsdienst. Zur Pflege naher Beziehungen zwischen Armee und Marine ist die Gründung eines gemeinsamen Kasinos in Tokyo beschlossen. Für den Bau, dessen Gelände von der Armee zur Verfügung gestellt ist, hat der Kaiser 20 000 Yen aus eigenen Mitteln bewilligt; die übrigen Kosten sind aus gemeinsamen Sammlungen bereits größtenteils gedeckt.

Die Verlegung des Unterrichtsschlusses in Seekadetten- und Ingenieurkadettenschule auf einen gemeinsamen Zeitpunkt im Juli wird in diesem Jahre vielleicht die Bildung eines zweiten Schulgeschwaders nötig machen. „Asama" und „Kasagi" werden in diesem Zusammenhange als Schulschiffe genannt.

— Schwimmende Streitkräfte. Die im Januar neuformierten Verbände haben von Ende Januar ab bis Anfang März ihre ersten Verbandsreisen ausgeführt oder ihre Stationsgebiete aufgesucht. Anfang März kehrten sie in die heimischen Gewässer zurück, um die Vorbereitungen zu den Frühjahrsmanövern zu treffen, die von den aktiven Geschwadern und den Kriegshäfen mit zugehörigen Reservegeschwadern getrennt ausgeführt werden sollen.

Das I. Geschwader lief Ende Januar von Sasebo zu einer Demonstrationsfahrt nach der chinesischen Küste aus. Es besuchte zunächst die Ryukyuinseln und Formosa und traf Mitte Februar in Hongkong ein, wo es festlich empfangen wurde. Ende Februar kehrte es nach Besuch weiterer südchinesischer Häfen von Amoy über Formosa nach Sasebo zurück. Es beabsichtigte, die Frühjahrsmanöver an der Westküste von Kyushu abzuhalten.

Das II. Geschwader ging zunächst gleichfalls nach der Insel Oshima der Ryukyuinseln, übte Mitte Februar in den Gewässern der Südküste von Kyushu und sollte Anfang März in Sasebo mit dem I. Geschwader zusammentreffen, um mit diesem gemeinschaftlich die Frühjahrsmanöver abzuhalten.

Das III. Geschwader hat im Januar den Dienst im südchinesischen Stationsgebiet wieder aufgenommen bis auf das Kanonenboot „Uji", das in Kure von einem vom Torpedoversuchsstand abgeschossenen Torpedo getroffen wurde und das Leck bis Mitte Februar im Dock reparieren mußte. „Uji" war nach Eintreffen beim Verbande

während des Soldatenaufstandes in Canton Ende Februar dorthin detachiert, während der Geschwaderchef mit „Suma“ und „Akashi“ die Peskadores besuchte.

Das Schulgeschwader hat am 1. Februar seine Auslandsreise angetreten, auf der es zunächst auf Einladung der Vereinigten Staaten zur Teilnahme an der Nationalfeier in Manila bis Ende März die Philippinen, im April Australien, im Mai Niederländisch-Indien besuchen wird; Anfang Juni wird von Singapore aus die Rückreise angetreten, die über die wichtigsten chinesischen Häfen Ende Juli nach Yokosuka zurückführt. — Das Schulgeschwader macht auf dieser Reise zum ersten Male den Versuch, den Kohlenbedarf durch eigene von Japan nachgesandte Kohlendampfer zu decken. Ein Kohlendampfer wird in Sydney, ein weiterer in Freemantle erwartet.

Das Yokosuka-Reservegeschwader („Asahi“ ⚑, „Hashidate“, „Takachiho“) hielt Anfang Februar Verbandsübungen in der Isebucht ab. — Flaggschiffe der übrigen Reservegeschwader sind zur Zeit „Kasuga“ in Kure, „Izumo“ in Sasebo und „Kashima“ in Maizuru. — Die Frühjahrsmanöver sollen für Yokosuka in der Tokyobucht, für Kure in der Bungostraße, für Sasebo in der Tsushimastraße und für Maizuru in der Aomoribucht stattfinden.

Um gleichmäßige Wetterbedingungen für das Abhalten des Prüfungs- und gefechtsmäßigen Schießens zu erlangen, ist festgesetzt worden, daß die Schiffe des I. Geschwaders und der Reservegeschwader von Yokosuka und Maizuru diese Übungen in der Aomoribucht, die Schiffe des II. Geschwaders und der Reservegeschwader von Kure und Sasebo sie in der Hiroshimabucht abhalten sollen.

— Kriegshäfen usw. Der Ausbau von Chinkaiwan als Kriegshafen, für den in diesem Jahre 552 300 Yen gefordert sind, soll in 10 Jahren durchgeführt werden. Die Kosten sind vorläufig auf 8½ Millionen Yen geschätzt. Doch will man sich bezüglich der Gesamtausgabe dem Reichstage gegenüber noch nicht binden.

Der Schießplatz in Kopo für große Geschütze soll in 2 Jahren fertiggestellt werden. Die Gesamtkosten sind auf 280 000 Yen veranschlagt.

Die Gesamtausgaben für das Wachkommando in Eikyowan, deren erste Rate mit 99 700 Yen gefordert ist, sollen 214 300 Yen betragen. Die Arbeiten sollen im nächsten Jahre beendet werden.

— Schiffbauten, technische Versuche, Werften usw. Die Werft Yokosuka hat „Satsuma“ fertiggestellt, die jetzt mit Artillerie- und Torpedoschießversuchen beschäftigt ist. Die Probefahrten sind noch ohne die 30,5 cm Geschütztürme ausgeführt worden, so daß diese Resultate mit Einschränkung zu betrachten sind. Die Schiff wurde Ende März von den Vertretern der Presse auf Einladung des Marineministers und durch den amerikanischen Botschafter besichtigt. Dem Zeitungsbericht eines dieser Pressevertreter sind zur Bestätigung des Bekannten folgende Einzelheiten entnommen: Armierung vier 30,5 cm L/45; zwölf 25,4 cm L/45 (ein Modell, das der bisherigen 30,5 cm L/40 überlegen sein soll); zwölf 12 cm; vier 4,7 cm (als Salut- u. Landungsgeschütze). Vier Scheinwerfer von 65 000 und zwei von 45 000 Kerzenstärken auf Brücke und Masten. Überwiegende Verwendung von Elektrizität, z. B. für Geschützschwenkwerke, Bootsheißmaschinen.

Der Bau des Panzerkreuzers „Kurama“ soll jetzt nach Möglichkeit beschleunigt werden, zur Zeit werden die Geschütztürme zusammengesetzt. — „Kawachi“ soll im Oktober von Stapel laufen; die Außenhaut ist zu 70 Prozent fertiggestellt. — „Tango“ ist in Reparatur.

Der neue Panzerkreuzer soll 18 500 t Deplacement und eine Armierung von acht 30,5 cm - L/50 erhalten. Es dürfte sich um den Invincible-Typ und das neueste englische Geschützmodell handeln. Die Fertigstellung ist für 1913 geplant.

Die neuen Kreuzer II. Klasse haben die Namen „Hirado“ (Kobe, Kawasakiwerft), „Chikuma“ (Sasebo), „Yahagi“ (Nagasaki, Mitsubishiwerft) erhalten. Hauptarmierung 6—15 cm Geschütze; Geschwindigkeit 26 kn. „Yahagi“ bis Ende Juli im Spantengerüst fertig; Stapellauf Juni 1911.

Zerstörer „Yamakaze“ (Nagasaki) bis Ende März im Spantengerüst fertig; Stapellauf im Herbst. Zerstörer „Umikaze“ (Maizuru) wird nach Fertigstellung der Station Yokosuka zugeteilt. Die Besatzung dieser großen Zerstörer wird auf Stab 10, Mannschaft 113, insgesamt 123 Köpfe angegeben.

Die Werft Kure wird in Anbetracht ihrer militärisch sicheren Lage planmäßig zur ersten Marinewerft Japans ausgebaut. Außer den beiden großen Docks, die, wie gemeldet, in Bau sind und im Laufe des nächsten Jahres fertiggestellt sein sollen, ist die Stahl- und Panzerplattenfabrik vergrößert und die Waffenfabrik in zwei selbständige Abteilungen für Geschütz- und Torpedofabrikation geteilt worden. Die Pulverprobieranstalt hat man so erweitert, daß sie demnächst selbst die Pulverfabrikation beginnen wird, und unter den wichtigsten Neuanlagen für den Maschinenbau ist die Werkstatt zur Herstellung von Curtisturbinen zu nennen. Das Werftarbeiterkorps, das in Japan fast militärisch organisiert ist, ist entsprechend der Einteilung des Werftbetriebes in vier Hauptressorts — Schiffbau, Stahlfabrikation, Geschützfabrik, Torpedofabrik — gegliedert worden und erreicht zur Zeit eine Kopfstärke von etwa 23 000 Köpfen, deren Monatslohn sich indessen nur auf rund 460 000 Yen stellt. An der Spitze der vorgenannten vier Ressorts stehen Kontreadmirale oder ältere Kapitäne zur See.

Über die beiden wichtigsten Fabriken für die Eisen- und Stahlfabrikation in Japan, das vom Arbeitsministerium ressortierende Staatswerk in Wakamatsu und das englisch-japanische Werk in Muroran (Hokkaido), sind in den Reichstagsverhandlungen über den Marineetat und die Zolltarifreform einige interessante Angaben gemacht worden.

Der Marineminister erklärte, daß das Marinestahlwerk in Kure nicht imstande sei, dem Bedarf der Marine zu entsprechen, und daß das Eisenwerk in Wakamatsu nur bestimmte Qualitäten liefern könne. Es habe daher nur im Interesse der Marine gelegen, die neue englisch-japanische Unternehmung durch Ingenieure und Arbeiter zu unterstützen, natürlich unter Wahrung der vollsten Unabhängigkeit in bezug auf spätere Lieferungen. Über den augenblicklichen Stand der Leistungsfähigkeit dieses Stahlwerks in Muroran vermag dann der Jahresbericht der mit ihm verbundenen Hokkaido Colliery and Steamship Co. allerdings noch nichts Verheißungsvolles zu sagen, als daß es in seinen Anlagen im wesentlichen fertig ist. Die Eisenfabrikation selbst hat wegen Mangels an Rohmaterial eingestellt werden müssen. Um diesem Mangel zu begegnen, hat die Gesellschaft eine Eisenmine in der Provinz Hoan-Hoi in Korea und in der Provinz Shingking in der Mandschurei erworben und beabsichtigt, in Chinnampo oder Dairen eine Zweigfabrik zur Herstellung von Roheisen anzulegen. Bezüglich des Bedarfs des Landes an Eisen und der Leistungsfähigkeit des Staatswerks in Wakamatsu werden dann bei den Zolltarifverhandlungen folgende amtliche Angaben gemacht. Der Bedarf des Landes an Eisen betrage zur Zeit etwa 750 000 Tonnen und werde bald auf 1 000 000 Tonnen gestiegen sein. Hiervon könnten im Lande zur Zeit nur 140 000 Tonnen hergestellt werden, von denen etwa 95 000 Tonnen auf das Staatswerk entfielen, das seinerseits seine Leistungen im besten Falle auf 150 000 Tonnen steigern könne. Die große Ausdehnung, die das Werk im japanisch-russischen Kriege erfahren habe, ließe es jetzt unökonomisch arbeiten und stellte die Produktionskosten erheblich höher als die ausländischer Werke. Doch sei es bereits imstande gewesen, das Baumaterial für die Schiffe „Satsuma“ und

„Ibuki" zum größeren Teile und das gesamte Material für die beiden jetzt in Bau befindlichen Linienschiffe zu liefern. Immerhin sei es auch gezwungen, das Rohmaterial aus China und Korea zu beziehen.

— Verschiedenes. Die Subventionen, welche die Regierung den nationalen Schiffahrtsgesellschaften zahlt, um sie konkurrenzfähig mit dem Auslande halten zu können, erreichen in diesem Jahre die Höhe von 9 816 054 Yen, d. h. noch 2 292 705 Yen mehr als im Vorjahre.



Italien. Geschwader. Das Geschwader beginnt im April nach Beendigung der Winterreparaturzeit mit den Übungen gemäß Jahresroutine. Die Flottenmanöver sollen im Jonischen Meer und im südlichen Teil der Adria stattfinden.

„Varese" ist von Kreta zurückgekehrt und wieder zum Geschwader getreten. Bei der Jahrhundertfeier der argentinischen Unabhängigkeit wird Italien durch den Panzerkreuzer „Pisa" und den kleinen Kreuzer „Etruria" vertreten sein.

— Organisation. Gleichzeitig mit der im März vorgenommenen Zurückverlegung des Oberkommandos der Marineteile am Lande von Spezia nach Rom ist die Stellung des Oberkommandierenden dieser Marineteile abgeschafft; seine Geschäfte sind dem „Generaldirektor des Personals" im Marineministerium übertragen worden. Ihm ist zur Bearbeitung seiner neuen Befugnisse ein Kapitän zur See mit dem Titel „Kommandant des Corpo reale equipaggi" unmittelbar unterstellt.

— Organisation des Offizierpersonals. Der Kammer ist ein Gesetzentwurf vorgelegt worden, der — als vorbereitende Maßnahme zur Neuorganisation des Marine-Ingenieurkorps — die Trennung dieses Korps von dem der Marinebaumeister vorsieht, mit dem zusammen es bislang ein Korps bildete und dem es in gewisser Hinsicht untergeordnet war.

Ein zweiter Gesetzentwurf bezweckt die materielle Besserstellung und Hebung der Offiziere und Deckoffiziere des Ingenieurkorps. Unter anderem soll durch Herabsetzung der Dienstaltersgrenze auf das für die Seeoffiziere gültige Maß (bis 1. Juli 1916 durchzuführen), Einführung der für die Seeoffiziere bestimmten Pensionssätze und einige Vergünstigungen bei der Pensionsberechnung ein schnellerer Abgang geschaffen werden. Für die Deckoffiziere und die unteren Dienstgrade der Ingenieure werden neue Zulagen eingeführt oder die schon bestehenden erhöht. Die dadurch entstehenden Kosten werden 1910/11 etwa 200 000 Lire und von 1913/14 ab jährlich etwa $^1/_2$ Million Lire betragen.

Das Marine-Sanitätsoffizierkorps, das wegen sehr ungünstiger Beförderungsverhältnisse und wegen stetigen Anwachsens des Marinepersonals — und somit der Krankenzahl — an Personalmangel leidet, soll laut Gesetzentwurf von 227 auf 242 Köpfe im Laufe der nächsten beiden Etatsjahre vermehrt werden. Beabsichtigt ist die Einrichtung einer scuola di sanita militare marittima für Aspiranten beim Stationslazarett in Neapel, die Kommandierung der älteren capitani medici zu Spezialistenkursen auf Universitäten und die Einteilung des Sanitäts-Inspektorats im Marineministerium in je eine Abteilung für Personal und Material.

— Flaggoffiziere. Kontreadmiral Cattolica ist zum Chef der aus den drei Schiffen der „Garibaldi"-Klasse bestehenden Division und der Kontreadmiral Nicastro zum Chef des Admiralstabes der Marine ernannt.

— Unterseeboote. Die umgebaute „Foca" lief Mitte März von Stapel. Unter anderem hat sie eine ablösbaren Bleikeil, System Cavallini, erhalten. Von den



zu erbauenden 8 Unterseebooten Typ Laurenti sollen je 2 auf der Fiat San Georgio-Werft, der Werft der Cantieri reuniti zu Muggiano und der Orlando-Werft in Livorno gebaut werden. Weitere 3 bis 4 Unterseeboote, und zwar Typ Berardi, wird das Arsenal in Venedig bauen.

— Schiffe im Ausland. „Piemonte" hat Mitte März die Ausreise nach dem Indischen Ozean angetreten. „Volta" ist mit Material für mehrere neue Funkspruchstationen nach der Somaliküste abgegangen. Die zur Unterdrückung des Sklavenhandels und Waffenschmuggels bestimmte Flottille der „Sambuchi" (armierte Segelfahrzeuge) ist um 2 neue Fahrzeuge von je 90 Tonnen Deplacement, „Cervo" und „Daino", verstärkt worden. Ihre Armierung besteht aus je zwei 5,7- und eine 3,7-Schnelladekanonen sowie 18 Gewehren und 18 Revolvern. „Camosko", „Antilope", Cervo" und „Daino" sind an der Somaliküste, „Gazella", „Capriolo" und „Cebra" sind an der Eritreaküste stationiert. Bis auf das Flottillenfahrzeug, dessen Kommandant ein Tenente di vascello (Kapitänleutnant) ist, werden die Fahrzeuge von Obersteuerleuten kommandiert.



Rußland. Während die Budgetkommission der Duma vom Marineetat für 1910 16,236 Mill. Rubel (etwa 35 Mill. M.), hauptsächlich bei den Forderungen für Schiffsbauten und Zentralverwaltung, abgestrichen hatte, sind auch von der Reichsratskommission etwa 13 Mill. Rubel abgesetzt worden, da auch der Reichsrat die defizitlose Balancierung des Etats, die der Finanzminister Kokowzew im Voranschlag vorgesehen hatte, nicht als den tatsächlichen Verhältnissen entsprechend anerkennen konnte. Die Verhandlung des Marineetats im Plenum der beiden Körperschaften hatte bis zum 26. März noch nicht stattgefunden.

„Russj", dessen Nachrichten über ein neues Bauprogramm (vgl. Märzheft, S. 382) amtlich als Erfindung bezeichnet wurden, wiederholte neuerdings seine Behauptungen; er gibt die Zahl der zu bauenden Schiffe wie folgt an: 12 Dreadnoughts, 12 Zerstörer zu 1000 Tonnen und 35 kn Geschwindigkeit, 40 Transportschiffe sowie eine Anzahl Unterseeboote und Kanonenboote. Nach „Kotlin" haben bereits Besprechungen mit englischen und französischen Firmen wegen des Baues der Linienschiffe stattgefunden, während russische Werften am 1. März neue Pläne für die Zerstörer vorlegten, ohne daß diese jedoch die Billigung des Technischen Komitees fanden.

— Die fertige Flotte. Zur diesjährigen Frühjahrsbesichtigung der Schiffe, Marineteile am Lande und Marineinstitute wurden vom Minister Flaggoffiziere in die einzelnen Häfen entsandt. Die Besichtigungen finden zwischen dem 2. April und 3. Mai, die der Amurflußflottille Ende Mai statt.

— Das Seekadettenschulgeschwader trat nach Anlaufen von Antivari und Athen Mitte März die Heimreise aus dem Mittelmeer an.

— Die Schwarzmeerflotte und die Schiffe in Wladiwostok haben in Zukunft nur russische Kohle zu verwenden. In kurzer Zeit wird auch die Baltische Flotte als Heizmaterial ausschließlich Briketts aus russischer Kohle heizen.

— Einfuhr von Schiffen. Auch die Reichsratskommission nahm das von der Duma genehmigte Gesetz betreffend die Verlängerung der Gültigkeitsfrist der Bestimmungen über die zollfreie Einfuhr von Seeschiffen nach Rußland ohne Veränderung an.

Österreich-Ungarn. Besichtigung. Während seines Aufenthalts auf der Insel Brioni bei Pola hat der Erzherzog-Thronfolger die in Pola liegenden Schiffe sowie alle Marineanlagen dieses Hafens und der Umgebung auf das eingehendste besichtigt und dadurch sein großes Interesse für die Marine an den Tag gelegt.

— Bekohlung. „Erzherzog Ferdinand Max" hat beim Wettkohlen mit seinen beiden Schwesterschiffen vor Antritt der Levantereise in zwei Stunden und 35 Minuten 1055 Tonnen Kohlen eingeschifft, somit 420 Tonnen pro Stunde. Stab und Mannschaft erhielten für diese Leistung eine Belobigung vom Reichskriegsministerium.

— Neubauten. „Erzherzog Franz Ferdinand" beginnt demnächst mit Probefahrten und tritt im Laufe des Sommers zum Geschwader. „Radetzky" wird im November fertiggestellt sein. „Zrinyi" läuft am 12. April vom Stapel und tritt im nächsten Frühjahr in den Geschwaderverband ein.

— Umbauten. Bei dem zur Zeit stattfindenden Umbau der „Kaiserin u. Königin Maria Theresia" werden ihre beiden kurzen 24 cm-Krupp-Kanonen durch zwei Skoda-Schnellfeuer-Kanonen L/42 ausgetauscht. Das jetzt 17 Jahre alte Schiff läuft noch 18 kn.

Bei den drei Schiffen der „Habsburg"-Klasse soll das oberste Deck entfernt und die Kommandobrücke tiefer gelegt werden. Mit dem Umbau der „Habsburg" wird begonnen werden, sobald sie im Geschwaderverbande durch „Erzherzog Franz Ferdinand" ersetzt sein wird.

— Unterseeboote. Nach italienischen Nachrichten wird im Laufe dieses Jahres der Bau von je 2 Unterseebooten des Holland-Typs („U 7" und „U 8"), des Germania-Typs („U 9" und „U 10") und des Lake-Typs („U 11" und „U 12") für die österreichische Marine begonnen werden.

— Torpedoboote. Am 1. April werden die Namen der Küstentorpedoboote durch arabische Zahlen ersetzt werden.

— Funkspruchstation Pola. Die Funkspruch-Großstation in Pola ist mit ununterbrochenem Betrieb dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Die Eröffnung der Funkspruchstationen in Sebenico und Castelnuovo (bei Cattaro) erfolgt in nächster Zeit.



Schweden. Personalstärken im September 1909: a) Marine: 263 Seeoffiziere, 40 Ingenieure, 74 Verwaltungsbeamte, 57 Ärzte, 599 Deckoffiziere, 4024 Mannschaften, 600 Schiffsjungen. b) Küstenartillerie: 101 Offiziere, 166 Deckoffiziere, 1361 Mannschaften. c) Reserveoffiziere: Marine 240, Küstenartillerie 7.



Norwegen. Organisation. Eine neue Organisation der obersten Marinebehörden ist beabsichtigt. Nach dieser ist der kommandierende Admiral nicht mehr Chef der Marineleitung, sondern nur Sachverständiger des Verteidigungs-Departements in Marineangelegenheiten. Der Admiralstab bleibt als selbständige Behörde bestehen. Kommandierender Admiral und Chef des Admiralstabes haben den Rang eines Kontreadmirals und werden vom König ernannt.

✠



Griechenland. Der von der griechischen Regierung angekaufte, bei Orlando in Livorno in Bau befindliche Panzerkreuzer „Giorgios Averof" ist am 12. März vom Stapel gelaufen. Das Schiff weist gegenüber der auf derselben Werft erbauten „Pisa" nur geringe Unterschiede auf. Deplacement 10 100 Tonnen, Länge 141 m, Breite 21,1 m, Geschwindigkeit 24 kn mit 20 000 Pferdestärken; Armierung: vier 23,4 cm L/45 (statt der 25,4 cm der „Pisa"), acht 19 cm und sechzehn 7,6 cm, drei Torpedorohre. Zwei Dreibeinmasten, sechs Scheinwerfer, zwei Kommandotürme, zwei gepanzerte Stände für Feuerleitung. Gürtel 200 mm, Panzerdeck 51 mm.



Verschiedenes.

Kombinierte Eisenbahn-Seeschifftarife im Güterverkehr.

Seit der ersten Einführung der Eisenbahnen hat zwischen ihnen und den Spediteuren vielfach eine Art von latentem Kampfzustand geherrscht, der recht häufig zu offenem Krieg wurde, sobald die Eisenbahnen einschneidende Verbesserungen einführten und dadurch den Spediteuren, die ihren Betrieb auf die bisherigen Verhältnisse zugeschnitten hatten, Schwierigkeiten verursachten, deren diese nicht immer durch Änderung ihres Geschäfts Herr zu werden vermochten. Das Wesen des Speditionsgeschäftes und seine wirtschaftliche Existenzberechtigung beruht ja darin, daß es durch seine Vermittlung Transporte ermöglicht, die sonst infolge der Unvollkommenheit der Transportmittel oder notwendig werdenden Übergangs von einem Transportmittel auf ein anderes entweder nur schwer (vielleicht unter Mitgabe von Transportbegleitern seitens des Absenders oder Empfängers) oder auch gar nicht zustande kommen könnten, und daß es auch in anderen Beziehungen die Leistungen der Transportmittel ergänzt. Dadurch hat die Spedition dem Handel und der Volkswirtschaft außerordentliche Dienste geleistet und leistet solche auch noch heute.

Allein die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse hat die Lage des Speditionsgeschäfts doch gegen früher wesentlich verändert. Kaum hatte sich in den 40er Jahren der Spediteur auf den Bahntransport eingerichtet, da wurden allmählich zahlreiche Verkehrserleichterungen geschaffen. Neben dem Betriebsmittelübergang kamen die direkten Verkehre und direkte Tarife auf. Diese raubten dem Spediteur, je mehr sie sich ausdehnten, immer mehr die Besorgung des Güterumschlages zwischen den verschiedenen Bahnen. Er warf sich nunmehr mit voller Energie und mit einem nicht geringen Aufwand von Intelligenz und Findigkeit darauf, durch geschickte Kombinationen von Eisenbahnen, Flußschiffen und Seeschiffen sogenannte „Durchfrachten" und „Übernahmssätze" zu erstellen. Durch diese wird dem Kaufmann ermöglicht — sobald sie ihm als feste Offerte an die Hand gegeben sind —, für Transporte mit allen möglichen Beförderungsmitteln die entstehenden Frachten in einer zuverlässigen Summe in seine Kalkulation einzusetzen, so daß z. B. der sächsische Spielwarenfabrikant für den Versand seines Gutes nach England oder Amerika von seinem Hause bis in das Lager des Empfängers nur mit einer einzigen Frachtrate zu tun hat. Zweifellos bedeutet das für den direkten Export des Fabrikanten ins Ausland eine gewaltige Erleichterung, zumal da der

Spediteur sich hier und da auch mit dem Einziehen der Rechnungsbeträge befaßt und wohl gar Vorschüsse auf die ihm anvertrauten Waren zahlt. Zu leiden aber hat unter dieser Entwicklung der Import- und Exporthandel in den Hafenstädten, der sich immer mehr auf Beziehungen zu unzivilisierten Ländern beschränkt sieht, deren Verhältnisse die Vertretung des europäischen Handelshauses durch eigene Filialen noch nicht entbehrlich gemacht haben. Wenn früher die Eisenbahnen der Keil waren, der den Spediteur aus dem binnenländischen Verkehr mehr und mehr verdrängte, so wirkte der Spediteur nun in ähnlicher Weise auf den Import- und Exporthandel in den Hafenorten.

Durch den Riesenaufschwung, den Handel und Verkehr im allgemeinen in den letzten 50 Jahren genommen haben, ward es ferner dem Speditionsgeschäft möglich, nicht nur an gewissen Plätzen (Umschlagsstellen) seine alte Stellung zu verteidigen, sondern unter geschickter Ausnutzung aller Umstände zu einer Bedeutung zu gelangen, die früher unerhört war. Als Beispiel für diese Geschicklichkeit sei erwähnt die Einrichtung der sogenannten Sammelladungen, wobei der Spediteur die Frachtdifferenz zwischen Wagenladungen und Stückgut dazu benutzt, Stückgüter verschiedener Absender zu sammeln und sie dann als Wagenladungen zu verfrachten. Indem er nun den Absendern einen Teil der ersparten Frachtsumme zukommen läßt — in Form niedrigerer Übernahmssätze als die Stückgutfrachten der Eisenbahn — profitiert er selbst an der Differenz. Häufig genug haben die Spediteure übrigens ihre Sammelladungssätze im Vertrauen auf die Tarifunkenntnis des Publikums höher bemessen als die Stückgutsätze der Bahn. (Der neue deutsche Stückguttarif mit seinen gestaffelten Sätzen hat das Sammelladungsgeschäft freilich erheblich beeinträchtigt.)

Die Eisenbahnverwaltungen haben nun ihrerseits den Spediteuren gegenüber keineswegs eine einheitliche Politik verfolgt. Häufig war es ihnen ganz erwünscht, wenn die Spediteure gewisse Nebenleistungen, wie Zu- und Abrollen der Güter, übernahmen. Auch kam es vor, daß Eisenbahnen ganze Betriebszweige den Speditionsfirmen zur Ausbeutung auf deren Rechnung und Gefahr überließen — wie z. B. in Amerika den gesamten Eilgutdienst an die Expreß-Gesellschaften. Namentlich Privatbahnen verstanden durchweg sehr wohl, ihre Interessen mit denen der Spediteure zu vereinigen. Anders häufig die Staatsbahnverwaltungen, die — unabhängiger als die Privatbahnen von dem Wohlwollen oder dem Haß selbst mächtiger und einflußreicher Spediteurfirmen — sich rein von Fiskalinteressen oder auch gemeinwirtschaftlichen Gesichtspunkten leiten lassen können und deshalb auf die Spediteurinteressen als solche keinerlei Rücksichten nehmen.

Zum Teil unter Mitwirkung von Speditionsfirmen, zum Teil ohne solche sind nun schon seit langen Jahren Verträge üblich geworden zwischen Eisenbahnen und Dampfschiffsreedereien zum Zweck der Erstellung gemeinsamer Tarife nach Art der direkten Tarife der Eisenbahnen (in größtem Umfange in Nordamerika). Ursprünglich sind es wohl Spediteure selbst gewesen, die durch ihre Übernahmsfrachten, Durchfrachten usw. den Gedanken der direkten Tarifbildung aufgebracht haben, indem sie hierbei die Besorgung des Umschlags aus dem Schiff in die Eisenbahn sich selbst reservierten, oft wohl unter Ausschluß konkurrierender Speditionsfirmen auf Grund entsprechender Verträge mit der Reederei oder der Bahn. Die auf Ausschaltung aller Zwischenglieder gerichtete Tendenz unserer wirtschaftlichen Entwicklung führte dann zunächst in Einzelfällen wohl zu direkten Vereinbarungen zwischen Eisenbahnen und Schiffahrtsunternehmungen. Nach Angaben des jetzigen preußischen Eisenbahnministers v. Breitenbach, der sich für diese Sache seit Jahren lebhaft interessiert hat, in einem Aufsatz im Archiv für Eisenbahnwesen 1893, Seite 813 ff.: „Über Voraussetzungen und Zweck durchgehender Eisenbahn- und Seefrachttarife" sind in Deutschland derartige Vereinbarungen zuerst zustande gekommen im Verkehr zwischen Hamburg, Schleswig-Holstein und Dänemark, Schweden und Norwegen, ferner im Verkehr von

Berlin über Hamburg seewärts nach inländischen Häfen, ferner aus dem Ruhrrevier nach England und Ostindien, ebenso von sächsischen Stationen aus. Zum großen Teil sind diese Tarife aber nach mehrjährigem Bestehen wieder aufgehoben worden.

Im Jahre 1890, als man in Regierungskreisen mehr und mehr einsah, daß etwas zur Förderung der deutschen Industrie und des deutschen Exports geschehen müsse, wurde dann, zuerst versuchsweise, der noch heute bestehende und inzwischen erheblich ausgebaute Deutsche Levantetarif geschaffen.

Dieser hat den Zweck, den damals ganz im argen liegenden und auch heute noch nicht auf der erreichbaren Höhe befindlichen deutschen Levantehandel dadurch zu fördern, daß er den Versendern in den Industrieplätzen des deutschen Binnenlandes direkte Frachtexpeditionen auf dem Seewege über Hamburg (später auch über Bremen) nach den Levantehäfen ermöglichte, und zwar zu billigeren Raten, als der Landweg über Ungarn oder der Seeweg mit gebrochener Abfertigung und Spediteurvermittlung in den Seehäfen bieten konnte. Ein nicht zu unterschätzender Vorteil dieses Systems für den Versender liegt allein schon in seiner großen Vereinfachung der Expedition. Es genügt eine Frachtbriefausstellung ganz ähnlich wie bei jeder anderen Verladung, es gibt keine Korrespondenz mit den Spediteuren, keine Spesenrechnungen, die jeder Kontrolle trotzen, dabei Gewährleistung äußerster Zuverlässigkeit und Sicherheit, da ganz wie sonst bei der Verschiffung Seekonnossemente ausgestellt werden, über die der Absender verfügen kann und die auch eine Verladung an Ordre ermöglichen.

Der Verfasser, der dies auf Grund langjähriger eigener Erfahrungen im Levantehandel schreibt, weiß nun aber freilich sehr wohl, daß man in Hamburg — in geringerem Maße auch in Bremen — ganz bedeutende Einwendungen gegen das System erhoben hat. Soweit diese von Spediteuren und in den Hafenstädten ansässigen Exportfirmen ausgehen, hat sie Exzellenz v. Breitenbach a. a. O. äußerst sachgemäß und erschöpfend widerlegt. Es wird also nun nötig sein, jene Ausführungen daraufhin zu prüfen, wieweit sie heute — nach 16 Jahren — noch zutreffend sind. Einen weiteren Einwand berücksichtigt Exzellenz v. Breitenbach aber nicht, und dieses ist vielleicht der wichtigste — nämlich das Interesse der in den Hafenstädten gerade in den letzten Jahrzehnten zu mächtiger Entwicklung gelangten Industrie. Diese hatte früher von der inländischen Konkurrenz, der gegenüber sie durch die ortsüblichen höheren Löhne benachteiligt ist, das voraus, daß sie Bahnfrachten und Speditionskosten sparen konnte. Jetzt wurden die billigeren Durchtarife geschaffen, billig infolge von Frachtreduktionen nicht nur seitens der Bahn, sondern ganz besonders seitens der vertragschließenden Schiffsgesellschaften, die sogar so weit gehen, daß man aus dem Inlande (einschließlich der Eisenbahnfracht und Umladung) zu niedrigeren Sätzen verladen kann, als wenn in Hamburg spesenfrei an Bord des Dampfers geliefert wird. Damit verlor die hanseatische Industrie für die in Frage kommenden Gebiete plötzlich ihre bisherige Vorzugsstellung, was eine gewiß nicht wünschenswerte Begleiterscheinung war und nur aus dem Grunde erträglich wurde, weil die betreffenden Länder ohnehin schlechte Kunden waren, an deren teilweisem Verlust der genannten Industrie nicht allzuviel gelegen sein mochte. Wenn nun auch die Hauptursache dieser Nebenerscheinung darin zu suchen ist, daß die Schiffsgesellschaften die Frachtermäßigungen, die sie der Eisenbahn für die Erstellung des gemeinsamen Tarifs einräumten, nicht auch den seestädtischen Verladern zugestanden — in welche Beziehungen sich die Eisenbahn in keiner Weise einzumischen Gelegenheit und Veranlassung hatte —, so wird doch damit nichts an der paradoxen Tatsache geändert, daß unter Umständen an Spesen gespart werden kann, wenn hamburgische Verlader ihre Waren für die Levante oder Ostafrika auf einer der benachbarten kleinen Eisenbahnstationen, die zum Teil in den Tarif aufgenommen sind, zur Verladung aufgeben, anstatt sie direkt an Bord zu liefern.

Exzellenz v. Breitenbach bezeichnet als die wesentlichsten Voraussetzungen durchgehender Eisenbahn- und Seefrachttarife, daß

1. alle größeren inländischen Industriereviere und Zentren in den Verkehr weitgehendst einbezogen werden,
2. direkte Eisenbahntarife zwischen den betreffenden Ländern fehlen oder unzulänglich sind,
3. eine Schiffahrtslinie vorhanden ist, die die nötige Gewähr für ordnungsgemäßen Betrieb bietet,
4. und 5. die Seefrachten beständig sind und so festgelegt werden, daß sie konkurrenzfähig sind,
6. die Zwischenspesen auf die reinen Selbstkosten beschränkt werden.

Wenn man dazu noch ad 1 bemerkt, daß Frachtunterschiede, wodurch die Hafenorte gegenüber den Bahnstationen in vorerwähnter Weise benachteiligt werden, zu vermeiden sind, und ad 2, daß im volkswirtschaftlichen Interesse auch das Vorhandensein direkter Bahntarife unter Umständen die Erstellung kombinierter Seetarife nicht ausschließen darf, so wird im übrigen kaum etwas gegen jene Voraussetzungen einzuwenden sein, zumal da v. Breitenbach im Weiteren auf die Notwendigkeit billiger Tarifanteilsätze der Bahnen und feststehender Sätze der Reedereien hinweist. Tatsächlich bedeuteten die auf den deutschen Bahnen für kombinierte Tarife eingeführten Sätze Ermäßigungen von 48 Prozent für Stückgut und 23 bis 57 Prozent für Wagenladungen.

Unter den Einwendungen allgemeiner Art, die v. Breitenbach als gegen die Durchtarife angebracht bezeichnet, konnte seiner Zeit vielleicht die Befürchtung eine gewisse Beachtung verdienen, daß durch die nur gewissen Linien und nur der deutschen Flagge zugestandenen Frachtermäßigungen der Staatsbahnen andere Länder zu Repressalien veranlaßt werden und auch die in freier Fahrt beschäftigten deutschen Schiffahrtsunternehmer geschädigt werden könnten. Die Tatsachen haben indessen gezeigt, daß diese Furcht wenig begründet war, weil die Repressalien ausgeblieben sind und die sogenannte Trampschiffahrt, die für die deutsche Reederei ohnehin von geringerer Bedeutung ist, für die Levantehäfen und Ostafrika — wofür die wichtigsten Durchtarife bestehen — an sich wenig Gelegenheit zur Beteiligung findet (Getreide vom Schwarzen Meer und ausgehend vielleicht Eisenbahnschienen und Baumaterialien, die allenfalls für Trampdampfer in Frage kommen, dürften diesen auch trotz der Durchtarife zufallen). Überhaupt besitzen wir Durchtarife zur Einfuhr bislang nicht, während anderseits unsere Durchtarife bis ins Innere, z. B. der Türkei, Gültigkeit haben, so daß sie, vom dortigen Standpunkt betrachtet, als Beispiel auch für kombinierte Einfuhrtarife gelten können. Die Endergebnisse seiner mehrfach angezogenen Untersuchung faßt Exzellenz v. Breitenbach nun wie folgt zusammen:

1. Die Einrichtung durchgehender Land- und Seetarife liegt so sehr im Interesse der Industrie und bietet der Eisenbahnverwaltung — jedenfalls der preußischen — so sichere Gewähr für die Deckung ihrer Frachtausfälle, daß die Gewährung von Frachtermäßigungen für den Seeausfuhrverkehr bei dem Vorhandensein direkter Schiffahrtslinien in Form durchgehender Tarife zu erfolgen hat, sofern die wesentlichen Voraussetzungen für die Einrichtung vorliegen.

2. Sind heimische Linien vorhanden, so wird nur mit diesen der Tarif zu vereinbaren sein unter Ausschluß der ausländischen Linien.

3. Die Einrichtung des durchgehenden Tarifs hat nach Art des deutschen Levantetarifs und auf Grund der Eisenbahntarifsätze zu erfolgen und im Interesse der Klein- und Mittelindustrie sowie mit Rücksicht auf die größere Beständigkeit der Seestückgutfrachten in erster Linie den Stückgutverkehr sowie die Artikel zu begreifen, die nicht eigentlich Gegenstand des Massenverkehrs sind.

4. Im direkten Verkehr gewährte Ermäßigungen sind dem indirekten Verkehr vorzuenthalten.

Diese Leitsätze zeugen von einem so sicheren Erfassen der tatsächlichen wirtschaftlichen Verhältnisse, daß sich eine eigentliche Kritik an den drei ersten von ihnen erübrigt. Namentlich Satz 3 — mit seiner weisen Beschränkung auf die Stückgutbeförderung — zeigt, daß der Verfasser des Artikels auch die Interessen der Reederei und der schweren Industrie an der vollen Ausnutzung der schwankenden Seefrachten für Massengüter vollauf zu würdigen weiß.

Einen gewissen Widerspruch fordert aber Nr. 4 heraus. Die Reedereien sollten nach Ansicht des Verfassers, — ob im Gegensatz zu der von Exzellenz v. Breitenbach erhobenen Forderung ist nicht ganz klar — jedenfalls die in den Hafenorten erzeugten Güter zu den gleichen Raten übernehmen, wozu sie solche, wenn sie aus dem Inland kommen, auf Grund des Tarifs fahren.

Nach den Land- und Seetarifen, von denen es zur Zeit in Deutschland nur drei bedeutende gibt (Hamburg—Levante, Bremen—Levante, Hamburg—Ostafrika), sind nun freilich bislang nur Gütermengen gefahren worden, die im Vergleich zu den Millionen von Tonnen, die nach anderen Tarifen behandelt werden, recht gering sind, wenn sie auch ständig zunehmen. Allein wir dürfen nicht vergessen, daß wir es hier mit dem Keim einer Entwicklung zu tun haben, die vielleicht berufen ist, unser ganzes Seeverkehrswesen in nicht zu ferner Zukunft umzugestalten.

Exzellenz v. Breitenbach sieht nun ferner die kombinierten Land- und Seetarife als eine besondere Art von Schiffahrtssubventionen an oder läßt eine solche Art der Auffassung wenigstens gelten. Zuzugeben ist, daß diese Ansicht unter Umständen zutreffen kann, wenn es sich nämlich darum handelt, durch Gewährung von Vorzugsfrachten ein nationales Schiffahrtsunternehmen gegenüber fremden zu unterstützen. Das System der kombinierten Tarife an sich hat aber mit der Subvention keinen notwendigen Zusammenhang, es läßt sich sogar viel zwangloser erklären als ein aus wohlverstandenem gegenseitigem Geschäftsinteresse zustande gekommenes Tarifübereinkommen zwischen zwei Verkehrsunternehmen, wie es deren zwischen Eisenbahnen allein Tausende gibt, ohne daß jemand auf den Gedanken käme, den einen Kontrahenten in solchem Tarifübereinkommen eo ipso als „subventioniert" zu betrachten. Lassen wir daher den Gedanken an eine „Subventionierung" der deutschen Schiffahrt durch Land- und Seetarife ganz beiseite, so werden wir als deren wichtigsten Nutzen für die Volkswirtschaft die Vereinfachung und Verbilligung unseres Exports und damit die Steigerung seiner Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt zu bezeichnen haben. Dieser Vorteil kommt besonders der mittleren und kleinen Industrie zugute, wie Exzellenz v. Breitenbach schon 1893 richtig erkannt und wie die Praxis seitdem erwiesen hat. Der Prozeß der Aufsaugung des kleineren Exporthandels in den Hafenstädten ist ohnehin unvermeidlich; man wird also diese Folge wie auch die Benachteiligung des Speditionswesens als eine jener Begleiterscheinungen, die noch jedem Fortschritt angehaftet haben, in den Kauf nehmen können und die Unbequemlichkeiten, die für einzelne Industrien oder Kreise sich dabei ergeben mögen, nicht allzu tragisch auffassen.

Da der deutsche Import zum großen Teil aus Massengütern besteht, die mehr darauf angewiesen sind, sich die jeweils billigsten Seefrachten zu sichern, im Gegensatz zu Stückgütern, bei denen ein Interesse an schneller regelmäßiger Beförderung zu beständigen Frachtsätzen vorwaltet, so würden in absehbarer Zeit für eine Ausdehnung der Durchtarife auf die Einfuhr nach Deutschland die wirtschaftlichen Voraussetzungen kaum gegeben sein. Höchstens könnten derartige Tarife in Frage kommen für gewisse Produkte unserer Kolonien, denen man dadurch gegenüber der fremden Konkurrenz vielleicht eine Bevorzugung auf dem deutschen Markt zuteil werden lassen könnte, die man Bedenken trägt ihnen auf zollpolitischem Wege zu verschaffen.

Im Personenverkehr gibt es kombinierte Tarife für Land- und Wasserverkehr übrigens in so großer Anzahl, daß es eigentlich wunderbar erscheint, weshalb die Ausdehnung dieses Prinzips auf den Güterverkehr überhaupt soviel Aufsehen erregen konnte, während man es im Personen- und Gepäckverkehr als ganz selbstverständlich betrachtet.

Dr. phil. Grotewold.



Verhalten der Chronometer und Kompasse, Bewertung der Wetterkarten auf der Reise S. M. S. „Arcona" von Tsingtau nach San Francisco und zurück.

Die soeben beendete Reise S. M. S. „Arcona" von der ostasiatischen Station an die amerikanische Westküste und zurück dürfte vom navigatorischen Standpunkt aus einiges Interesse beanspruchen, zumal da sie — ich erwähne das nur mit Rücksicht auf die Kompasse — eine der größten Fahrten ist, die auf ungefähr geradem Kurs von einem unserer Kriegschiffe in letzter Zeit zurückgelegt worden sind. Die Entfernung Tsingtau—San Francisco beträgt 6600 sm.

Reiseeinteilung. „Arcona" verließ am 7. September 1909 Tsingtau — Marschgeschwindigkeit 10 kn — und traf nach Passieren der japanischen Inlandsee am 12. September vor Yokohama ein (1100 sm). Der zweite Teil der Hinreise, 3400 sm von dort nach Honolulu, wurde vom 17. bis 30. in 14 Tagen (Datumswechsel!) und der Rest, 2100 sm, vom 7. bis 16. Oktober in 9 Tagen zurückgelegt. Das Schiff blieb dann bis zum 5. November in San Francisco, ankerte vom 8. bis 9. vor Seattle (Washington), vom 15. bis 20. in San Pedro (Südkalifornien) und vom 20. bis 23. vor San Diego. Auf der Rückfahrt wurde vom 3. bis 9. Dezember Honolulu, vom 24. Dezember bis 2. Januar 1910 Yokohama und vom 5. bis 6. Miyajima (Inlandsee) besucht. Am 9. traf „Arcona" nach 124 Tagen, worunter 66 Seetage, wieder in Tsingtau ein.

Verhalten der Chronometer. Von den an Bord befindlichen drei Chronometern mußten zwei als unbrauchbar vor Antritt der Reise ausgewechselt werden. Nr. III hatte sich schon im Vorjahr als unzuverlässig erwiesen, so daß ein Austausch gelegentlich des Fähnrichstransports beabsichtigt war. Jedoch auch Nr. I zeigte während der Werftliegezeit einen so ungleichen Gang, daß seine sofortige Ablösung nötig wurde. Als wahrscheinlichen Grund dafür bezeichnet das Observatorium Tsingtau, das die Uhr längere Zeit beobachtet hatte, Undichtigkeit des (nachträglich eingebauten) luftdichten Verschlusses. Die telegraphisch bestellten Ersatzchronometer trafen in gehendem Zustande mit dem Dampfer „Derfflinger" trotz der durch dessen Auflaufen eingetretenen Verzögerung rechtzeitig ein und wurden in Yokohama an Bord genommen. Anfangs wurde mit dem alten, sehr zuverlässigen Nr. II weiter navigiert und erst auf der Rückfahrt auf den neuen I übergegangen. Das Verhalten der Uhren zeigt der folgende Auszug aus dem Chronometer-Tagebuch (siehe nebenstehende obere Tabelle).

Alle Standbestimmungen nach Zeitball, nur in Seattle und Honolulu nach Uhrvergleich, in San Diego telegraphisch übermittelt.

Das Verhalten der Chronometer muß wohl als sehr gut bezeichnet werden; größter Fehler 5,9 s = 1,5 sm nach 14 Tagen und erheblicher Temperaturänderung.

Datum	Schiffsort	Temperatur	g° M 385 (alte II)	g° M 242 (neue I)	g° M 208 (neue III)	Beobachtete Korrektion des vorausberechneten Standes M 385	M 242	M 208
14. 9.	Yokohama . . .	28°	— 0,4s	+ 0,1*)	+ 1,7*)	—	—	—
18. 9.	"	"	— 0,5	+ 0,1	+ 3,5	— 0,7	— 0,3	— 7,1
1. 10.	Honolulu . . .	"	— 0,4	+ 0,5	+ 4,1	+ 0,9	+ 6,2**)	+ 8,2**)
7. 10.	"	"	— 0,4	+ 0,5	+ 4,7	— 0,2	+ 0,4	+ 3,7
18. 10.	San Francisco	18°	— 0,9	+ 0,1	+ 3,5	— 5,3	— 5,2	—12,8
27. 10.	"	16°	— 0,8	+ 0,4	+ 3,5	+ 1,2	+ 2,8	— 0,2
9. 11.	Seattle	17°	— 0,8	+ 0,5	+ 3,1	— 0,7	+ 1,3	— 5,0
22. 11.	San Diego . .	16°	— 0,6	+ 0,5	+ 3,3	+ 2,8	+ 0,7	+ 3,3
6. 12.	Honolulu . . .	25°	— 0,2	+ 0,7	+ 3,7	+ 5,5	+ 1,5	+ 5,5
9. 12.	"	"	— 0,2†)	+ 0,7	+ 3,7	— 1,3	— 0,5	— 1,4
25. 12.	Yokohama . . .	16°	— 0,9	+ 0,3	+ 3,4	—10,8	— 5,9	— 7,2
31. 12.	"	19°	— 1,1	+ 0,4	+ 3,0	— 1,1	+ 0,4	— 2,3
10. 1.	Tsingtau	16°	— 0,7	+ 0,7	+ 2,6	+ 3,3	+ 2,9	— 4,0

Verhalten der Kompasse. Etwa 4 Wochen vor Antritt der Reise wurden zwei neue Kompasse M/08 als Peil- und Regelkompaß aufgestellt. Eine Neu- oder Nachkompensation wurde nicht erforderlich, da sich nur kleine Deviationen ergaben, die im allgemeinen denen der bisherigen Kompasse entsprachen. Das neue Modell hat sich hier sehr gut bewährt, was umsomehr hervorgehoben werden muß, als der alte Peilkompaß M/03 auf dem Kartenhaus überhaupt nicht gebrauchsfähig gewesen war, so daß vorher der Regelkompaß hinter dem achteren Schornstein benutzt werden mußte. Der Glasdeckel war z. B. in der Zeit vom Oktober 1908 bis März 1909 dreimal gesprungen — Ursache: anscheinend Nichtfunktionieren des Druckventils; der Kompaß schleppte außerdem stark nach. Nach der Auswechslung sind keinerlei Schwierigkeiten mehr aufgetreten.

Von Interesse ist die starke Änderung der Deviation des Peilkompasses, die wohl auf das lange Liegen auf einem Kurse zurückzuführen und aus folgender Tabelle ersichtlich ist:

	Datum	Kurs	δ	Von — nach
1.	19. 9.	95°	+ 2,5	Yokohama—Honolulu
	30. 9.	"	+ 3,5	" "

Schiff lag an am Quai in Honolulu nacheinander auf drei ganz verschiedenen Kursen.

	Datum	Kurs	δ	Von — nach
2.	8. 10.	45°	+ 3,0	Honolulu—San Francisco
	13. 10.	"	+ 5,0	" "
3.	25. 11.	238°	+ 1,5	San Diego—Honolulu
	29. 11.	"	+ 3,0	" "
	30. 11.	"	+ 4,0	" "

Schiff lag an in Honolulu auf Kurs.

	Datum	Kurs	δ	Von — nach
4.	10. 12.	280°	+ 1,5	Honolulu—Yokohama
	16. 12.	"	— 0,5	" "
	21. 12.	"	— 2,0	" "

*) g° vom Dampfer „Derfflinger", selten Gelegenheit zum Uhrvergleich.
**) auf das ungenaue alte g° zurückzuführen.
☐) zur Navigierung benutzt.
†) neues g° nicht eingeführt.

Die Änderungen von Tag zu Tag verliefen regelmäßig.

Strom und Wetter. Im allgemeinen erwies sich die geringe Zuverlässigkeit der darauf bezüglichen Angaben für den Großen Ozean (Pilot charts of the North Pacific Ocean, Quarterly current charts, Atlas der Seewarte), wie das ja auch bei dem geringen vorhandenen Material zu erwarten ist. Aber auch auf hoher See wurden ganz abweichende Verhältnisse angetroffen. Besonders auffallend war der auf der ganzen Fahrt von Honolulu nach San Francisco setzende Strom nach 180° — 24 sm und zwischen Honolulu und Yokohama nach 150° — 20 sm. Eine Versetzung durch den Kurosiwo wurde dagegen weder auf der Hin- noch auf der Rückfahrt verzeichnet.

Das Wetter war insofern sehr günstig, als nur an zwei Tagen auf der ganzen Reise kein Besteck aufgemacht werden konnte, beidemal auf hoher See. Die Rückfahrt verlief günstiger, als nach den Wetterkarten angenommen werden konnte. Die See war jedoch stets mehr oder weniger bewegt; zweimal, in der Nacht zum 22. September und zum 22. Dezember, mußte beigedreht werden (Windstärke 8 bis 10, sehr hohe Dünung). Die durchschnittliche Windstärke war 3 bis 5, nur an 14 Seetagen wurde Windstärke 1 oder Stille, an 20 Tagen Stärke 6 oder mehr angetroffen. Bei jeder möglichen Gelegenheit wurden Wettervoraussagen eingezogen, die sich aber eigentlich regelmäßig infolge Mangel an ausreichenden Nachrichten von See durchaus nicht erfüllten, weswegen die kalifornischen Wetterbureaus auch Voraussagen rundweg ablehnten.

Im ganzen hat „Arcona" in diesen 124 Tagen 15 700 sm zurückgelegt, d. h. pro Tag 127 oder pro Seetag 239, und hat unmittelbar darauf die 12 000 sm lange Heimreise angetreten.

Fritz Albrecht.



Ein Mittel zur Erleichterung des Koppelns.

Die Navigation auf dem Torpedoboot mit ihren bei Gefechtsbildern, Aufklärungsübungen, Angriffen und dergl. alle paar Minuten wechselnden Kursen und Geschwindigkeiten hat mich auf den Gedanken gebracht, mir durch eine Tafel, wie sie nachstehend beschrieben werden soll, die Arbeit des Koppelns auf der Karte zu erleichtern und dadurch auch genauer zu machen, denn je leichter dies ist, desto besser kann man die kleinen Kurs- und Fahrtänderungen berücksichtigen.

Bisher sind überall mit Bordmitteln angefertigte Tabellen im Gebrauch, von denen die nachstehende Tabelle einen Ausschnitt gibt. Der Gebrauch ist folgender: Man geht erstens mit der Zeit, während welcher der Kurs angelegen hat, und der Geschwindigkeit in die Tabelle, addiert zweitens zwei dort gefundene Werte (Zehner und Einer) und geht drittens mit der erhaltenen Zahl Seemeilen an den Rand der Karte, um die Strecke abzugreifen.

Durch die hierzu besprechende Tafel wird diese Arbeit darauf beschränkt, daß man lediglich mit der Zeit und der Geschwindigkeit in die Tafel geht und hier sofort die richtige Strecke abgreift, die man nur in die Karte einzutragen hat.

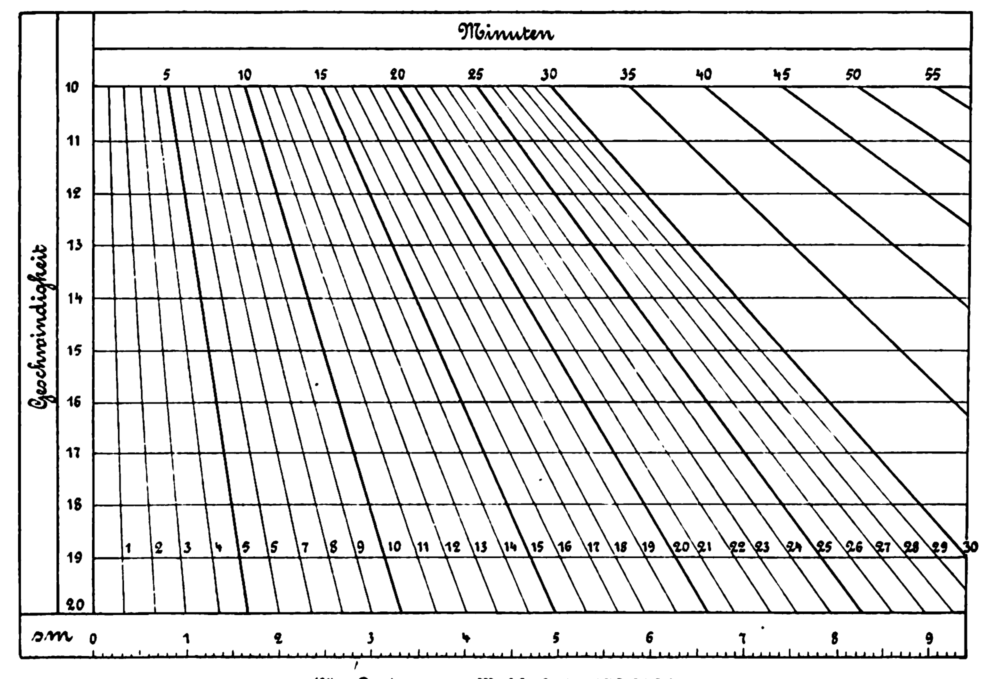
Die Tafel ist leicht in kurzer Zeit herzustellen; die von mir verwandte Tafel hatte Folioformat, umfaßte die Geschwindigkeiten von 5 bis 24 kn und in der Wagerechten die Entfernungen bis zu 18 sm, d. h. die Uhrzeiten bis zu der hierdurch gezogenen Grenze (z. B. bei 5 sm bis zu 100 Minuten, bei 20 sm bis zu 50 Minuten). Bis zu 30 Minuten war jede einzelne Minute, darüber hinaus nur jede fünfte Minute durch eine Linie markiert. Am unteren Rande war ein Maßstab angebracht (ganze und zehntel Seemeilen, 18 sm lang).

Tabelle der Seemeilen für Minuten:

Fahrt	Minuten													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	20	30	40	50	60
5	0,1	0,2	0,3	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,8	1,7	2,5	3,3	4,2	5,0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	0,2	0,4	0,6	0,7	0,9	1,1	1,3	1,5	1,7	1,8	3,7	5,5	7,3	9,2	11,0
12	0,2	0,4	0,6	0,8	1,0	1,2	1,4	1,6	1,8	2,0	4,0	6,0	8,0	10,0	12,0
13	0,2	0,4	0,7	0,9	1,1	1,3	1,5	1,7	2,0	2,2	4,3	6,5	8,7	10,8	13,0
14	0,2	0,5	0,7	0,9	1,2	1,4	1,6	1,9	2,1	2,3	4,7	7,0	9,3	11,7	14,0
15	0,3	0,5	0,8	1,0	1,3	1,5	1,8	2,0	2,2	2,5	5,0	7,5	10,0	12,5	15,0
16	0,3	0,6	0,8	1,0	1,3	1,6	1,9	2,2	2,3	2,6	5,3	8,8	10,6	13,3	16,0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	0,3	0,6	1,0	1,3	1,6	2,0	2,3	2,6	3,0	3,3	6,6	10,3	13,3	16,6	20,0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Die nachstehende Skizze gibt der Raumersparnis halber nur einen Ausschnitt, und zwar für die Geschwindigkeiten von 10 bis 20 kn und bis zur größten Entfernung von 9,4 sm.

Die Herstellung ist folgende: Man zeichnet in eine wagerecht liegende Pappe von Reichsformat am linken Rande eine Senkrechte, die Nullinie, ein und 20 wagerechte Parallelen in gleichem Abstande voneinander und schreibt am linken Rande die Zahlen von 5 bis 24 daran. Darauf nimmt man $1/2$ sm in den Zirkel und trägt sie auf der 6 sm-Linie 12 mal an, nimmt $1^1/_2$ sm in den Zirkel und trägt sie auf der 18 sm-Linie 12 mal an. Die entsprechenden Punkte auf beiden Linien verbindet man durch Gerade und schreibt daran die Zeiten 5, 10, 15 usw. Minuten.



(für Karten vom Maßstab 1 : 150 000.)

Schließlich teilt man sich auf zwei beliebigen (z. B. der 10 und der 20 sm-) Linien die Abstände zwischen den Strichen in fünf gleiche Teile, verbindet die Punkte und schreibt daran die Minutenzahlen von 1 bis 30; darüber hinaus ist eine Teilung schlecht auszuführen und auch nicht nötig.

Der Gebrauch ist sehr einfach: Man setzt eine Zirkelspitze auf die linke Nullinie in der Höhe der gelaufenen Geschwindigkeit und geht mit der anderen Zirkelspitze in der Wagerechten weiter bis zur abgelaufenen Minutenzahl; die Strecke im Zirkel ist dann die abgelaufene Strecke, die sofort in die Karte eingetragen werden kann.

Außerdem läßt sich die Tafel noch zu zwei anderen Aufgaben verwenden:

1. Wieviel Minuten braucht man mit einer bestimmten Geschwindigkeit, um eine bestimmte Strecke abzulaufen (die man entweder aus der Karte heraus in den Zirkel nimmt oder auf dem Maßstabe unten auf der Tafel abgreift).

2. Welche Geschwindigkeit muß man laufen, um in bestimmter Zeit eine bestimmte Strecke abzulaufen: Man nimmt die Strecke in den Zirkel und geht mit der rechten Spitze auf der betreffenden Minutenlinie herunter, bis die linke Spitze an der Nullinie ist; dort findet man genau die zu laufende Geschwindigkeit.

Beide Aufgaben lassen sich hier mit einem Griff und absolut genau lösen, während mit der alten Tabelle die erste nur mit Hilfe einer kleinen Rechnung zu lösen war, die zweite sich jedoch nur schätzungsweise lösen ließ, wenn man nicht eine genaue Berechnung ausführen wollte.

Es müssen nun noch zwei Einwände, die sicher gemacht werden, besprochen werden: Diese Tafel ist nur für einen Kartenmaßstab brauchbar; es ist jedoch eine Kleinigkeit, eine Tafel für den Maßstab 1 : 100 000 auch für den Maßstab 1 : 200 000 einzurichten, indem man einfach neben die schwarzen Minutenzahlen in rot die für den doppelten Maßstab einträgt (z. B. schwarze 16 Minuten = 32 rote Minuten). Hat man eine Karte 1 : 200 000, so arbeitet man nur mit den roten Minutenzahlen. Ich habe noch eine zweite Tabelle für die Maßstäbe 1 : 150 000 und 1 : 75 000 in Gebrauch gehabt und diese vier Maßstäbe haben fast überall genügt, da sie die Hauptmaßstäbe unseres Kartenmaterials sind.

Ferner geben die Tafeln die Länge einer Seemeile genau im Verhältnis 1 : 100 000, welche Größe genau genommen nur für die Mitte einer Merkatorkarte zutrifft. Diese kleine Ungenauigkeit ist jedoch bei dem kleinen Raum, den die Karten in den genannten Maßstäben überdecken, und den geringen abgegriffenen Entfernungen völlig belanglos.

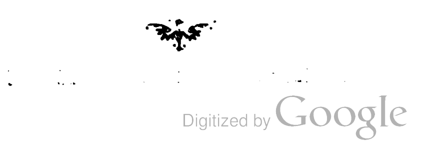
Ich habe diese Tafeln jetzt seit 3/4 Jahren dauernd benutzt und eine sehr große Erleichterung dadurch gehabt. Auch für die Navigation auf Linienschiffen und noch mehr auf Kreuzern dürften sie von Vorteil sein.

Sollten sich die Tafeln bewähren, so wäre es eine Kleinigkeit, sie durch Druck im Handel herzustellen; der Preis würde, wie ich mich erkundigt habe, höchstens 20 Pfennig pro Stück betragen; sie könnten eventuell ebenso wie Logbücher, Chronometerjournale und andere Formulare dienstlich beschafft werden.

Die Tafeln sollen kein vollwertiger Ersatz anderer Tafeln, sondern nur ein in den weitaus meisten Fällen brauchbares Hilfsmittel sein, das für gewisse Fälle eine Erleichterung und Vereinfachung des Koppelns bietet.

Lemelsen.





Notizen zur Luftschiffahrt.

I.

Zu Ende 1909 erschienen zum ersten Male — analog den »All the world's fighting ships« von Jane — die »All the world's air ships« desselben Herausgebers. Der Inhalt des Buches ist durchaus erschöpfend. Der erste Teil enthält Aeroplane und Luftschiffe aller Nationen mit Skizzen, Zeichnungen und (soweit es möglich ist) allen näheren Daten. Bemerkenswert ist, daß der Verfasser den Aeroplanen (in allen Gestalten: Monoplane, Biplane, Triplane, Helikopter usw.) den Vortritt läßt; auch er rechnet also mit dem baldigen Siege der „Schwerer als die Luft" über alle Luftschiffe! Interessant ist auch das (meines Wissens bei ihm überhaupt zum ersten Male erwähnte) englische Marineluftschiff (»Naval Airship «I.), das Vickers baut. Angeschlossen ist dem ersten Teil die nach Nationen geordnete Silhouettenzusammenstellung aller Luftschiffe der Welt, die alle Unterschiede, besonders aber auch die Typentwicklung der einzelnen Systeme, zu großer Anschaulichkeit bringt.

Der zweite Teil bringt als Aufsätze: »Aerial Warfare« (von Vizeadmiral Sir Percy Scott); »The Future of Dirigibles«; »The Political Aspect of Aviation«; »An Aerial Possibility«; »Aerial Engineering«.

Die Parallele zwischen dem neuen Buch und den »Fighting Ships« begrüßt der mit besonderem Interesse, der den Glauben hat, daß der Seemann den Beruf hat und die Pflicht, sich in den Dienst der neuen Kunst zu stellen.

In Deutschland trägt der neuste Weyer („Taschenbuch der Kriegsflotten", XI. Jahrgang, 1910) dem Interesse an den Luftkriegschiffen Rechnung; in einem von Oberstleutnant Moedebeck geschriebenen Anhang „Die Luftkriegschiffe" sind in Tabellen die Luftkriegschiffe in staatlichem Besitz für Deutschland, Belgien, England, Frankreich, Italien, Österreich, Rußland, Spanien, Vereinigte Staaten mit ihren Konstruktionsdaten und Ansichten zusammengestellt; ein zweiter Abschnitt behandelt die Geschütze zur Luftschiffabwehr.

II. Rekords des Flugjahres 1909.

Die Geschichte wird das Jahr 1909 das Flugjahr taufen, unbeschadet manches schönen Einzelerfolges, den die eine oder andere der Leichter und Schwerer als die Luft-Konstruktionen in den voraufgehenden Jahren zu verzeichnen hatte. Erst das Jahr 1909 hat das Interesse an der Lufteroberung in weiteste Kreise getragen und Fluß in die Propaganda für die „Lenkbaren" gebracht. Diese Tätigkeit des Jahres 1909 kann nicht verloren sein, und das Frühjahr schon seines Tochterjahres 1910 wird ein überraschendes Bild von Fortschritten zeigen, weil Konstrukteur und Flugtechniker auf der Basis ihrer Erfahrungen 1909 zähe weitergearbeitet haben.

Leichter als die Luft. Seit Echterdingen ist das deutsche Volk in weitesten Kreisen für die Eroberung der Luft interessiert worden; daß durch das einmütige Eintreten für Zeppelin unser Interesse sich fast ausschließlich den Zeppelinschen Fahrzeugen und den in Anlehnung an sie oder in Konkurrenz mit ihnen gebauten „Leichter als die Luft" zuwandte, ist nicht verwunderlich.

Der Erfolg schien dem ja auch recht zu geben. Noch Ende Januar 1910 gab der Luftschiffer Surcouf, Direktor der französischen „Astra-Gesellschaft", zu, daß für ein Jahr zum mindesten noch die deutsche Luftflotte an Luftschiffen allen anderen Nationen voraus bleiben würde.

Das Jahr 1909 hat die drei deutschen Luftschiffsysteme ziemlich gleichmäßig gefördert: schon im Frühjahr 1909 übernahm die Armee Zeppelin I., und das Schiff bewies, daß es den Anforderungen genügte; Zeppelin II. (15 000 cbm Raum-

inhalt) bedeckte auf der Fahrt nach Berlin in 38 Stunden ohne Zwischenlandung 1100 km; diese Entwicklung bestimmte auch England und Frankreich, Fahrzeuge starren Systems in Auftrag zu geben.

Die „Parsevals", deren jüngster und kleinster Vertreter P. V zu Anfang März die wohlgelungene Fahrt Bitterfeld—Berlin zurücklegte, haben 1909 gleichfalls bemerkenswerte Fortschritte gemacht: P. III (6700 cbm) wurde von der Armee übernommen, ein anderer nach Österreich verkauft.

Die Militärluftschiffer stehen hinter der Privatindustrie nicht zurück: von M. III wurde vor kurzem eine Stundengeschwindigkeit von 60 km berichtet.

Schwerer als die Luft. Stehen in den Leichter als die Luft-Konstruktionen unsere Chancen recht gut, in allen Fragen der Schwerer als die Luft sind wir vorläufig noch zurück.

Nach sechs Faktoren will ich die Leistungen der Schwerer als die Luft werten: nach Dauerfahrt, Geschwindigkeits- und Belastungsfahrt, Überland-, Sturm- und Höhenfahrt. Nur Zahlen sollen beweisen! Bei den Zahlen ist aber zu bedenken, daß sie — im Gegensatz zu den gewöhnlich kolportierten Angaben über die Luftschiffe — gewonnen sind aus mehreren Runden auf geschlossener Bahn, also bei allen Phasen des herrschenden Windes (Gegenwind, achterlichem und Seitenwind).

Dauerfahrt: Am 25. August legte Paulhan in Reims in 2 Stunden 43 Minuten 129 km zurück; am folgenden Tage Latham in nur 2 Stunden 13 Minuten 149 km; am 27. schlug Farman diese Leistung mit 190 km in 3 Stunden 4 Minuten; und am 3. November stellte derselbe Farman den noch heute ungeschlagenen Weltrekord für Flugweite und Flugdauer auf, als er in Chalons $232^1/_2$ km in 4 Stunden 17 Minuten bedeckte.

Geschwindigkeitsleistungen: In Heliopolis legte Balsan 10 km in 9 Minuten zurück; in Wien flog der Österreicher Ettrich 5 km weit mit 70 km Stundengeschwindigkeit; in Brescia wurden 52 km in 49 Minuten bedeckt; Leblanc flog auf der ägyptischen Flugwoche 10 km in 8 Minuten, also mit 75 km Stundengeschwindigkeit; Metrot überbot ihn am folgenden Tage mit 85 km Stundengeschwindigkeit; weitaus aber schlägt jeden Rekord des verunglückten Delagrange Schnelligkeitsleistung in Mourmelon mit 93 km Stundengeschwindigkeit.

Belastungsfahrt: In Mourmelon flog Sommer mit 210 kg Ballast 40 km weit; Vandenborn bedeckte dort mit einem Passagier in 1 Stunde 48 Minuten 50 Sekunden 151 km; Effinof flog mit einem Passagier in 1 Stunde 50 Minuten 158 km weit; Curtiß stieg mit Passagieren bis zu 400 Fuß Höhe; Paulhan flog mit einem Passagier 35,4 km über Land.

Überlandfahrt: Maurice Farman flog bei 67 km Stundengeschwindigkeit 78 km über Land; später einmal 76 km in nur 58 Minuten (Chartres über Versailles nach Orleans); Henri Farman, der bekanntere der beiden Brüder, legte von Versailles aus 70 km über Land zurück; im Herzen der Großstadt Paris stieg Graf Lambert mit seiner Flugmaschine auf, umkreiste und überflog den Eiffelturm, erreichte eine Höhe von 1200 Fuß und landete glücklich; auch Lathams Überlandflug Tempelhof—Johannisthal 10 km in $5^1/_2$ Minuten (also 110 km Stundengeschwindigkeit!) und sein Jagdausflug von Mourmelon aus (30 km in 20 Minuten) gehören hierher.

Sturmfahrt: Levavasseur, der Konstrukteur des Antoinettemotors und Antoinettefliegers, betonte zuerst die Wichtigkeit von Sturmfahrten für Flugmaschinen; der Pilot der Antoinetteapparate, Latham, brachte zuerst den praktischen Beweis,

als er in Mourmelon bei der stattlichen Windstärke von 6—7*) 550 m hoch stieg; Delagrange flog kurz vor seinem Todessturz bei Windstärke 6 (11,2 m Geschwindigkeit in der Sekunde) 120 km weit.

Die Ausschreibung der französischen Flugwochen trägt der Entwicklung auch solcher Leistungen Rechnung: für 1910 schon sind Preise für Flüge bei der größten Windstärke vorgesehen.

Höhenflüge: Zum Schluß des Jahres 1908 war es noch keinem Flugtechniker gelungen, größere Höhen zu erreichen; am 18. Juli 1909 stieg Paulhan in Douai bis zur Höhe von 487 Fuß; Latham am 29. August in Reims 503 Fuß hoch; am 17. September Orville Wright in Berlin zu 564 Fuß; drei Tage später erreichte Rougier in Brescia 650 Fuß; am 6. November Paulhan in Sandown 977 Fuß; Orville Wright in Berlin am 3. Oktober 1100 Fuß. Nun geht es rasch weiter: Paulhan in Chalons 1150; Latham am selben Tage 1330; am folgenden Tage stellt Paulhan wieder den endgültigen Höhenrekord für 1909 mit 1950 Fuß auf.

Das Jahr 1910 hat auch diesen Rekord schon gebrochen mit den Leistungen Lathams am 7. Januar, 1100 m, und Paulhans am 13. Januar mit gar 1524 m.

III. Lehren des Ballonunglücks bei Krasica.

Vor etwa $1^1/_2$ Jahren (Oktober 1908) brachte die Berliner Ballonwoche eine Unfallstatistik, die an Zahl alle früheren luftsportlichen Veranstaltungen übertraf. Warnend wurde schon damals auf die Gefahr hingewiesen, daß durch mangelnde Sorglichkeit die Sympathien der Allgemeinheit für die neue Kunst aufs Spiel gesetzt würden; überzeugend wurde dargetan, daß es bei allen in Gefahr gewesenen Ballons, die damals auf die Nordsee getrieben wurden, lediglich an guter Luftnavigierung (Beurteilung, Ausnutzung der Wetterlage; laufende Positionsbestimmung) gefehlt hatte.

Nun brachte der November 1909 wieder eine Unglücksfahrt, die zwei blühende, sportfreudige Menschenleben gekostet hat, und wieder war mangelnde Orientierung über den Ballonort die Ursache der Katastrophe!

Dr. Brinkmann war in Berlin aufgestiegen mit der ausgesprochenen Absicht, einen Rekord zu brechen; er hat deshalb wohl die laufende Ortsbestimmung nicht wichtig genug gewertet. Das letzte Besteck hatte er, als er bei Radkersburg die Mur überflog; hätte der Ballon die bis dahin festgestellte Fahrtrichtung beibehalten, hätte er auch noch viele Stunden freier Fahrt vor sich gehabt und etwa in Bosnien oder Montenegro die Küste erreicht. In Wirklichkeit aber hat der Wind, ohne daß die Luftschiffer es merkten, gedreht und hat den Aerostaten viel eher zur Küste gebracht, als der Führer nach dem bis Radkersburg beobachteten Kurs geglaubt hatte. Jede spätere Orientierung hätte den Führer über die Gefährlichkeit seines Kurses aufklären müssen; er hat diese notwendige Orientierung unterlassen, wahrscheinlich, weil er dazu unter die Wolken, die ihm die Erdoberfläche verbargen, hätte hinuntergehen müssen. Das hätte aber zum Schaden der beabsichtigten Rekordfahrt Gas und Ballast gekostet. Als der Führer dann später die Gefahr der Landung in dem zerklüfteten Gelände erkannte, war es zu spät, genügte der Ballast nicht mehr, die gefährliche Strecke zu überfliegen.

Eine laufende Ortsbestimmung hätte (an der Hand der Karte) den Führer bestimmen müssen, niederzugehen, ehe er in das für eine Landung gänzlich ungeeignete Gelände des südlichen Karstes kam (falls nicht sein Ballastvorrat das Überfliegen gestattete).

Nach vielen anderen Unglücksfällen hat nun das Ballonunglück im Karst und neuerdings noch der Verlust des Ballons „Luna" wieder deutliche Sprache

*) Den Angaben über die Windstärke stehen wir skeptisch gegenüber. Die Schriftleitung.

gesprochen. Haben die Aeronauten sie gehört? Aus Mangel an Orientierung trieben 1908 die Ballons Plauen, Castilla, St. Louis, Hergesell in die Nordsee; aus Mangel an Orientierung kamen im Jahre 1907 die (ohne es zu ahnen) über die Ostsee geflogenen Militärluftschiffer bei Karlskrona in die größte Gefahr; aus Mangel an Orientierung strandete das deutsche Militärluftschiff bei Wollin im Haff; aus Mangel an Orientierung zerschmetterten auch Dr. Brinkmann und Hugo Franke an den zerrissenen Felsen des Karst.

Seit Jahren weisen Aeronauten von Ruf mit wirklich praktischen Erfolgen den Wert der Luftnavigation nach. Die Luftsportsleute denken anders; ich lese: Leider können sich viele Luftschiffer nicht dazu entschließen, solche „theoretischen Arbeiten" (wie sie die Navigation erfordert) im Ballon auszuführen. Als enragierte Praktiker wollen sie von solchen Sachen nichts wissen.

Raten muß man im Interesse des Sports selbst, nicht im Leichtsinn aufs Spiel zu setzen, was die neue Kunst an Sympathien sich in rascher Folge schon erworben hat; den „enragierten Praktikern" aber kann der Yachtbesitzer aus Erfahrung erzählen: Wenn in jedem Jahre zur Einleitung der Kieler Woche die großen Yachten die Regatta Dover—Helgoland um den „Helgoland-Pokal" unseres Kaisers segeln, schilt kein Sportsmann (und auch die Seefahrenden sind doch schließlich Praktiker!) die „theoretische Arbeit des Navigierens" unfair; nur solcher „theoretischen" Arbeit hatte vor einigen Jahren die Bremer Yacht Navahoe einen Rekordsieg zu danken.

IV. Luftschifferkarten.*)

Einem Deutschen, dem in den ersten Märztagen gestorbenen H. W. L. Moedebeck, gebührt das Verdienst, Fluß in die Propaganda für Luftschiffkarten gebracht zu haben. Nachdem die Internationale Kommission für wissenschaftliche Luftschiffahrt und der Internationale Luftschifferverband schon im Jahre 1906 die aeronautischen Kartenvorschläge des Oberstleutnants Moedebeck als notwendig anerkannt hatten, wurde 1907 der Beschluß gefaßt, eine Internationale Kommission für aeronautische Landkarten zu bilden. Auf dem XVII. Geographentage im Juni 1909 haben auch die Fachleute der Geographie eine Resolution angenommen, die Luftschifferkarten als gemeinnütziges großes Werk im Interesse des Vaterlandes auch von ihrer Seite zu unterstützen. Viel ist schon erreicht; zähe wird weiter gearbeitet.

England hat durch seine frühere Vermessung der Weltmeere ein Kulturwerk ersten Ranges geschaffen; noch heute fahren fast überall in der Welt die Schiffe aller Nationen nach englischen Karten. Vielleicht dankt es die Zukunft einmal Deutschland, daß von einem Deutschen die ersten Anregungen zu Luftschifferkarten kamen.

V. Luftschiffahrt in China und Japan.

Unsere Kultur hat auf die Ostasiaten niemals Eindruck gemacht; sie halten sie im Gegenteil für völlig verfehlt und glauben, daß ihre altüberkommene der westländischen turmhoch überlegen ist. In den technischen Wissenschaften aber geben sie die Überlegenheit zu, werten sogar den Rang der Länder des Westens nach der technischen Leistung. So kann Deutschlands Initiative in Luftschifferfragen auch für die (scheinbar so fernliegende) Frage unseres Prestiges im fernen Osten Segen wirken und hat es schon getan.

Japans Militärluftschiffertruppe wurde in der Organisation vom Ausbruch des russisch-japanischen Krieges überrascht. Die Notwendigkeit reifte die Waffe in kürzester Zeit; vor Port Arthur schon sollen Offiziere die Aufschläge beim indirekten

*) Vergleiche Marine-Rundschau, Novemberheft 1908, Seite 1286.



Schießen aus Ballons beobachtet und das Feuer der Schiffe und Batterien geleitet haben.

Unmittelbar nach dem Kriege hat Japan im großen Stil mit dem Ausbau der Luftschifferorganisationen begonnen; Armee- und Flottenoffiziere wurden zum Studium nach Frankreich, Deutschland, Belgien, Amerika geschickt; Patente auf Luftschiffe, hauptsächlich auf Flugmaschinen, wurden erteilt, der Erfinderehrgeiz geweckt und belohnt.

Zum eingehenden Studium aller Luftschifffragen wurde eine Kommission eingesetzt, die noch heute tagt und die eine Zentralisierung aller lufttechnischen Fragen für das Reich der aufgehenden Sonne ermöglicht.

Weitschauend hat die japanische Regierung die Zukunft der „Schwerer als die Luft" erkannt und mit raschem Zugreifen eine besondere Flugmaschinenabteilung geschaffen unter der gemeinsamen Aufsicht von Marine und Armee. Diese Behörde prüft die von Japanern erfundenen Flugmaschinen, sichert sich Patente, unterstützt würdige Erfinder. Wie über alles Militärische in Japan wird auch über die Konstruktionen der von der Flugmaschinenabteilung erworbenen Maschinen so gut wie nichts bekannt; nur über eine dem Ingenieur Inasaku patentierte liegen einige Nachrichten vor. Diese soll vor den europäischen und amerikanischen Vorbildern drei wichtige Vorzüge haben; erstens eine auf wissenschaftlichen Grundlagen so günstig konstruierte Drachenform, daß sie 50 Prozent mehr Tragfähigkeit besitzt als die bei uns gebauten, zweitens pufferähnliche Füße, um Beschädigungen und Unglücksfälle beim Landen zu vermeiden; drittens eine (ängstlich geheimnisvoll behandelte) Offensivwaffe gegen Luftschiff und Flugzeug.

Die chinesische Heeresverwaltung hat technisch befähigte Offiziere ins Ausland gesandt, um an Ort und Stelle Bau und Führung von Luftfahrzeugen zu studieren. Einige dieser Offiziere besuchen die in Friedrichshafen geschaffene Luftschifferschule.

Bei den letzten chinesischen Manövern in der Provinz Anhui spielte ein Ballon, der von der einen Manöverpartei hochgelassen wurde, eine große Rolle; in allen Berichten wurde er erwähnt und in zahllosen Photographien im Reiche der Mitte verbreitet. Leider ist er meist völlig unbemannt und auch ohne Instrumente gestiegen. Es ist eben dem Chinesen — trotzdem er in Luftschifferfragen seine sonstige Interesselosigkeit völlig vergessen zu haben scheint — doch noch etwas unheimlich in der Luft; und das alte Sprichwort warnt ja auch chinesisch: „Der vernünftige Mensch wandelt auf sicherem Boden!"

Kapitänleutnant F. W. Kaiser.



Zeitschriftenschau.

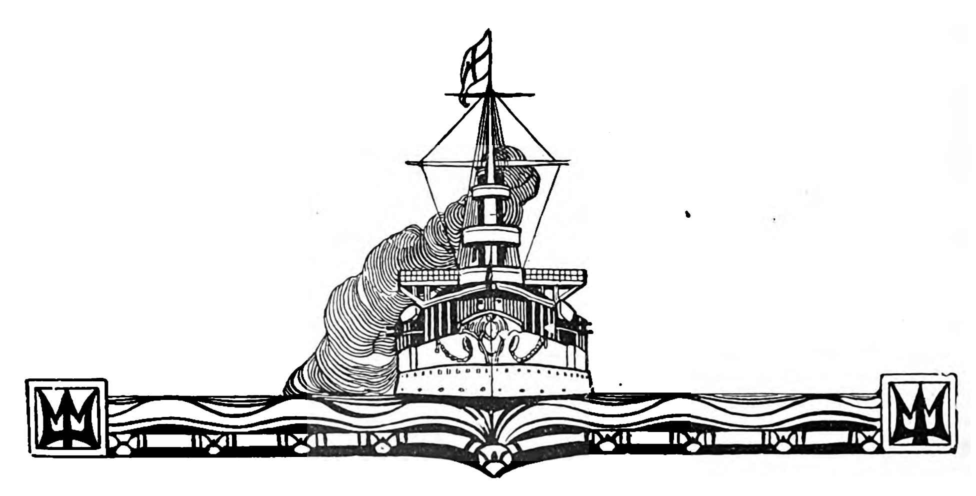
In »La Marine française« (Märzheft) erscheint ein Aufsatz **„Une Enquête à travers notre Marine“**, der, von dem bei Angabe französischer Schießresultate meist erwähnten Rendement — Verhältnis der Trefferzahl zur Schußzahl in einer gegebenen Zeit — ausgehend, einige Mängel der französischen Schiffsartillerie bespricht, die den Wert dieses Rendements beeinflussen. Die Schießergebnisse der Schiffe seien im ganzen mäßig. Im allgemeinen würden mit der schweren und Mittelartillerie nie mehr als 25 bis 30 Prozent Treffer erreicht. Auf „Suffren“ habe die Trefferzahl 15 Prozent, auf „Condé“ 12 Prozent nicht überschritten. Die erste Bedingung für gute Trefferresultate sei ein stabiles Pulver. Das jetzt gebrauchte Pulver B sei aber bei Temperaturunterschieden Veränderungen in seiner Leistung unterworfen. Die Temperaturen in den Munitionskammern hätten früher jedes erlaubte Maß überschritten. Der Einbau von Kühlmaschinen habe daran nur wenig geändert. Der erste Schritt, den man tun müsse, sei also der, sowohl in bezug auf die Zusammensetzung des Pulvers wie die Kühlung der Munitionskammern Verbesserungen anzustreben. Der zweite Grund für die ungenügenden Schießergebnisse sei der dauernde Wechsel in den Ausbildungsmethoden. Letzthin sei allerdings hierin durch den Zusammenschluß des Artillerie-Ausbildungswesens unter einem Inspekteur eine bemerkenswerte Wendung zum Besseren eingetreten. Am Material wird noch folgendes getadelt: Die Entfernungsmesser arbeiten auf weitere Entfernungen noch mit zu großen Fehlern (500 bis 600 m), so daß zwischen zwei kurz aufeinanderfolgenden Messungen Entfernungsunterschiede bis zu 1000 m vorkämen. Es bleibe dann nichts anderes übrig, als das Schießverfahren auf der Beobachtung der Geschoßaufschläge aufzubauen, und damit habe man bei der Feuervereinigung mehrerer Schiffe auf ein Ziel erhebliche Schwierigkeiten. An den Richteinrichtungen der Türme wird in der Hauptsache getadelt, daß ein Mann Höhen- und Seitenrichtung gleichzeitig nähme. Man müsse diese Funktionen trennen. Die Visiere für Höhenrichtung müßten am Geschütz angebracht sein, die augenblicklich bestehende Zwischenschaltung einer mehrfach gegliederten Übertragung vom Visier ans Geschütz sei eine beständige Fehlerquelle. Eine elektrische Abfeuerungsvorrichtung sei notwendig. Auf „Gaulois“ habe man für zwei 30,5 cm-Geschütze in einem Turm nur einen Munitionsaufzug, der für die Förderung einer Ladung 63 Sekunden brauche. Auch auf den Schiffen der „Patrie“-Klasse werde das Laden der Geschütze dadurch verzögert, daß man den Rohren hierzu stets die größte Senkung geben müsse. Die elektrische Bewegungseinrichtung der Türme arbeite durchaus nicht zufriedenstellend. Hydraulischer Antrieb sei viel besser. Die Geschütztürme seien sehr eng, so daß das Arbeiten der Geschützmannschaften dadurch behindert werde. In den Kommandotürmen müsse für die Artillerieleitung ein besonderer Raum geschaffen werden (soll bei den Neubauten geschehen. Die Schriftleitung).

In Streffleurs militärischer Zeitschrift — Januarheft 1910 — finden wir eine recht bemerkenswerte Abhandlung des Linienschiffsleutnants Descovich über das Thema **„Das moderne Schlachtschiff und seine Bedeutung als Kampfmittel“**. Ausgehend von geschichtlichen Betrachtungen über den Kampf zwischen Panzer und Geschütz stellt der Verfasser folgende Anforderungen auf, denen das Linienschiff zu genügen habe. 1. Große Offensivkraft. 2. Reserveschwimmfähigkeit. 3. Starker Panzerschutz. 4. Hohe Geschwindigkeit. 5. Gute

Manövrierfähigkeit. Zu 1. Zunächst wird die Bestückungsfrage einer Prüfung unterzogen. Die Offensivkraft sei der Hauptmaßstab für das Deplacement. Mit der Entscheidung, ob das schwere oder mittlere Geschütz das Hauptkampfgeschütz sei, stehe und falle das große Schlachtschiff. Darauf werden die Werte der schweren und mittleren Artillerie als Hauptwaffe gegeneinander abgewogen. Der meist angeführte Faktor der Überlegenheit einer starken Mittelartillerie-Batterie, Feuergeschwindigkeit, Trefferdichtigkeit und Erschütterung der Schiffskonstruktion und der Panzerung durch Trefferzahl, werde gegenüber der größeren Wirkung der schweren Artillerie mit einer geringeren Anzahl von Treffern und gegenüber ihrer größeren Treffsicherheit auf weite Entfernungen hinfällig. Der Vorteil der größeren Geschützzahl der Mittelartillerie-Batterie entfalle wenigstens für das Gefecht nach einer Seite infolge der Möglichkeit der Verwendung der schweren Geschütztürme nach beiden Breitseiten. Besonders wird dann das 30,5 cm- und das 20 cm-Geschütz in seiner materiellen Wirkung miteinander verglichen und an der Hand der auf 6000 m Entfernung entwickelten Auftreffenergien die bessere Gewichtsausnutzung der 30,5 cm-Batterie bewiesen. Das schwere Geschütz leiste raschere und gründlichere Zerstörungsarbeit. Eine Aufstellung von Geschützen eines Zwischenkalibers — etwa 20 cm — neben der schweren Artillerie wird verurteilt. Entweder sei das Zwischenkaliber die Hauptsache und genüge den Anforderungen an materielle Leistung, dann sei das schwere überflüssig, oder aber das schwere Kaliber sei notwendig, dann müsse man es möglichst zahlreich — auch aus Rücksicht auf Feuerleitung und Schußbeobachtung — aufstellen. Die Überschätzung der Wirkung der Mittelartillerie nach dem russisch-japanischen Kriege beruhe auf einer nicht genügenden Bewertung des unzeitgemäßen Schiffsmaterials und der ungenügenden Panzerung der russischen Schiffe. In der Frage über die Wahl des Kalibers der von ihm bevorzugten einheitlichen schweren Armierung kommt der Verfasser unter Annahme einer Hauptgefechtsentfernung von 5000 m und einer Panzerstärke von 200 mm zu dem Ergebnis, daß nur das 28 und 30,5 cm-Geschütz Berücksichtigung verdienen. Im Folgenden wird dann das Gewicht eines 30,5 cm- und eines 28 cm-Doppelturms mit voller Ausrüstung unter Annahme verschiedener Gefechtsentfernungen und einer Panzerung, die auf diese Entfernungen gegen das entsprechende andere Kaliber genügenden Schutz gewährt, miteinander verglichen und festgestellt, daß der 30,5 cm-Doppelturm mit Panzerung gegenüber dem 28 cm-Doppelturm ein um etwa 2 Prozent geringeres Gewicht habe. Als Antitorpedobootgeschütz wird ein Geschütz nicht unter 10 cm und nicht über 15 cm für zweckentsprechend erachtet. Zu 2. Zur Erhöhung der Reserveschwimmfähigkeit schlägt der Verfasser einen Tripelboden in Verbindung mit einer Innenpanzerung vor. Zu 3. In bezug auf den Panzerschutz wird darauf hingewiesen, daß man, um ein Schiff absolut gleich zu schützen, auch eine absolut gleiche Plattenstärke anwenden müsse. Am Schlusse des Aufsatzes wird das Thema des taktischen Gesetzes der Einheit und der Zahl an der Hand interessanter, aber nicht immer von theoretischen Voraussetzungen freier Betrachtungen eines Gefechts zweier gleichstarker Linien, die eine aus „Floridas“, die andere aus „Triumphs“ bestehend, erörtert und der Vorteil der aus größeren Einheiten bestehenden kürzeren Linie gegenüber der anderen nachgewiesen.

In derselben Zeitschrift — Februarheft 1910 — erscheint unter „Marinenachrichten“ ein Artikel **„Die schwere Artillerie der Dreadnoughts.** Zwei aktuelle Fragen: 305 und 343 mm-Geschütze, Doppel- und Tripeltürme“. In 5 Abschnitten werden folgende Fragen behandelt: 1. Kaliber. Der Verfasser kommt zu dem Ergebnis, daß das 30,5 cm-Geschütz wegen der geringeren Lebensdauer größerer Kaliber (28 cm 160 Präzisionsschüsse, 30,5 cm 100, 34,3 cm 50) die oberste Grenze der schweren Armierung auch in Zukunft bilden werde. Deutsch-

land habe guten Grund gehabt, „so lange und so hartnäckig am 28 cm-Geschütz festzuhalten". 2. Geschützzahl. Zunächst wird der Begriff des Dreadnought-Typs erläutert, zu dem nicht alle Schiffe von 18 000 Tonnen und mehr Deplacement, sondern nur jene zu rechnen seien, welche starken Panzerschutz, eine Fahrgeschwindigkeit von 20 Meilen und wenigstens 8 schwere Geschütze aufweisen. Es folgen dann Tabellen, deren Zahlenangaben nicht überall (besonders unter Deutschland) zutreffend sind. 3. Geschützgruppierung. Hier wird vor allem die Frage des Tripelturms erörtert. Der Verfasser hält sich an die Angaben der »Rivista marittima«, die als Vorzüge und Nachteile des Tripelturms folgendes anführt: a) Vorzüge. Raum- und Gewichtsersparnis, letztere bei einer Armierung von zwölf 30,5 cm, erstens in vier Tripeltürmen gleich 4 mal 1010 = 4040 Tonnen, zweitens in sechs Doppeltürmen gleich 6 mal 775 = 4650 Tonnen, auf 610 Tonnen bei Anwendung des Tripelturmsystems berechnet. b) Nachteile. Geringer Raum im Turm infolge der 3 Munitionsaufzüge, der getrennten Ladevorrichtungen und der sich ansammelnden Munitionsmengen; das Drehmoment des Turmes beim Abfeuern der äußeren Geschütze; Verminderung der Feuergeschwindigkeit und endlich Verkleinerung der Bestreichungswinkel. Die Frage des Tripelturms werde besonders dann an Wichtigkeit zunehmen, wenn das in Rücksicht auf die Unterwassersicherung notwendigerweise weiter zu steigernde Deplacement die Erhöhung der Geschützzahl auf etwa 14 schwere Geschütze gestatten werde. 4. Turmzahl. Schwierigkeiten bereite die Aufstellung von 5 Türmen und mehr, und zwar so, daß sich die Türme nicht gegenseitig im Feuer stören. Hier trete besonders der Vorteil des Tripelturms zutage, mit dessen Anwendung man nicht über 4 Türme hinauszugehen brauche. 5. Aufstellung der Türme. Am einfachsten und für die Geschützkonstruktion am praktischsten sei die Aufstellung aller Türme in der Mittschiffslinie. Ihre Nachteile seien die Notwendigkeit großer Schiffslängen und die Vernachlässigung einer starken Bug- und Heckarmierung, dem könne durch Überhöhen und Herausrücken einiger Türme aus der Mittschiffslinie abgeholfen werden. Die hierdurch entstehenden Nachteile der höheren Aufstellung, der gegenseitigen Feuerbelästigung und der übermäßigen Belastung des Bordrandes seien nicht allzu schwerwiegend. Als vorteilhafteste Aufstellung bezeichnet der Verfasser die des brasilianischen Linienschiffes „Minas Geraes".



Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

Von einer eingehenden Besprechung der nachstehenden uns zugegangenen Bücher müssen wir wegen Raummangels Abstand nehmen; wir beschränken uns daher auf die kurze Erwähnung.

Meereskunde, Sammlung volkstümlicher Vorträge. 3. Jahrgang. Heft 7: „Unsere Kalisalzlager, ein Geschenk des Meeres an den deutschen Boden", von W. Stahlberg; Heft 12: „Die Scholle, ein Nutzfisch des deutschen Meeres", von Dr. V. Franz. — Berlin 1909. E. S. Mittler & Sohn. — Preis 50 Pf. für das Heft.

Dr. Robert Pohl: **Die elektrische Fernübertragung von Bildern.** — Braunschweig. Friedrich Vieweg & Sohn. — Preis 1,80 *M*, gebunden 2,50 *M*.

A. Parzer—Mühlbacher: **Photographisches Unterhaltungsbuch.** Dritte, umgearbeitete und erweiterte Auflage. — Berlin W 10. Gustav Schmidt. — Preis 3,60 *M*, gebunden 4,50 *M*.

Immanuel: **Die Ausbildung der Kompagnie in Schule und Gefecht.** — Berlin. E. S. Mittler & Sohn. — Preis 2,75 *M*.

Immanuel: **Garnisonübungen, Übungsritte, Übungsgänge.** — Berlin. E. S. Mittler & Sohn. — Preis 4 *M*.

Pulkowski: **Handbuch für Unteroffiziere und Obergefreite der Fußartillerie.** Siebente, neubearbeitete Auflage. — Berlin. R. Eisenschmidt. — Preis 1,60 *M*, gebunden 1,80 *M*.

Amerikanische Wirtschaftspolitik. Ihre ökonomischen Grundlagen, ihre sozialen Wirkungen und ihre Lehren für die deutsche Volkswirtschaft. Von Dr. Franz Erich Junge. — Berlin 1910. Julius Springers Verlag. — Preis brosch. 7 *M*.

Der Verfasser ergänzt in wünschenswerter Weise die mannigfach vorhandene und an dieser Stelle jeweilig gewürdigte Literatur über die Probleme der nordamerikanischen Volkswirtschaft, indem er deren sämtliche Gebiete in personeller und materieller Hinsicht einer Betrachtung unterzieht. Er weist nach, wie einstweilen in der Land- und Forstwirtschaft, in der Industrie und auf dem Kapitalmarkt wie in der Ausnutzung der Menschenkräfte ein rücksichtsloser Raubbau vorherrscht. Das Erz wird in nachlässiger Weise verhüttet, die Petroleumquellen sucht man durch Sprengungen ergiebiger zu machen, die Wälder werden niedergebrannt, der Landwirt denkt nicht daran, die Kräfte des Bodens zu schonen, und am rücksichtslosesten geht man mit den Menschen um, die keine soziale Gesetzgebung schützt und die eine immer noch anhaltende Einwanderung roher Kräfte nahezu wertlos erscheinen läßt. Allzu große Geschäftsgewandtheit oder, wie man im Englischen sagt, a low standard of commercial morality läßt den Verkehr mit der amerikanischen Geschäftswelt und eine Kapitalanlage in amerikanischen Werten nicht unbedenklich erscheinen, und die Amerikaner selbst schützen sich gegen die Trusts in der politischen Partei, die auf diese Weise eine weit erheblichere Bedeutung zu beanspruchen hat, als in den parlamentarisch regierten Ländern der alten Welt. Ist so das von Dr. Junge ge-

zeichnete Bild kein sonderlich erfreuliches, so schützen doch einstweilen die großen Maßstäbe vor allzu schlimmen Folgen der Mißwirtschaft. Welche Richtung freilich die Entwicklung der Zukunft nehmen wird, ob über Kompromisse oder über Schlachtfelder, ist vorläufig noch in keiner Weise zu übersehen. Den Weg von der Zurückdrängung der Interessen des Individuums zu höherer Achtung des Gemeinwohls hat das Land bisher nicht gefunden; ob der fortwährende Zudrang von Menschenmassen niederer Kultur jemals gestatten wird, ihn zu erreichen, bleibt zweifelhaft. — Deutschland ist an diesem Prozeß hervorragend interessiert, denn kein Land der Welt ist mit den amerikanischen wirtschaftlichen Verhältnissen so eng verknüpft wie unser Vaterland. Aus diesem Grunde berührt uns Dr. Junges Buch, auch wenn man seinem Urteil nicht überall folgt, ganz besonders, und wer sich über das amerikanische Problem eingehend informieren will, wird daran nicht vorübergehen dürfen.

Meine Südsee-Reise an Bord S. M. S. „Marie". Tagebuchaufzeichnungen von Berthold Deubner. — Leipzig-Gohlis, Bruno Volgers Verlag. — Preis 1,50 *M*.

Das kleine Buch von Berthold Deubner bereichert den sehr geringen Bestand unserer Marineliteratur an Büchern, die das Leben an Bord vom Standpunkt der Mannschaft schildern. Der Verfasser machte — soviel zu erkennen — als Matrose die von so vielem Mißgeschick heimgesuchte Reise der Korvette „Marie" 1883 bis 1886 mit, die durch die Strandung des Schiffes auf den Klippen bei Nusa in der Südsee einen vorzeitigen Abschluß fand. Jetzt veranlaßte ihn die unfreiwillige Muße eines im Dienst als Lokomotivführer erlittenen Unfalls, seine alten Aufzeichnungen einer Durchsicht zu unterziehen und sein mit einer Reihe von Photographien geschmücktes Büchlein herauszugeben. Von einem Mann der Besatzung, für die Kameraden geschrieben, wird das anspruchslose, aber mit großer Freudigkeit und schönem Empfinden für das Große in der Sache verfaßte Buch sicherlich vielen Anklang finden. Es sei der Anschaffung für die Schiffsbibliotheken hiermit anempfohlen.

Das **Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft** — Verlag von Julius Springer, Berlin. Preis 40 *M* — liegt in seinem elften Jahrgang vor. Abgesehen von einem eingehenden Bericht von L. Gümbel über „Fabrikorganisation mit spezieller Berücksichtigung der Anforderungen der Werftbetriebe", der natürlich nur privatwirtschaftliche Betriebe berücksichtigt, umfaßt das Jahrbuch diesmal ausschließlich spezialtechnische Probleme, so daß wir es uns an dieser Stelle mit einem Hinweis genügen lassen müssen.

Boerner, Dr. E. **Der Einfluß der modernen Kriegsfeuerwaffen auf den Sanitätsdienst bei der Feldarmee.** — Leipzig 1909. Verlag von Georg Thieme. — Preis 1,60 *M*.

Im 1. Teil der kleinen Abhandlung werden die modernen Schußwaffen der Infanterie und die Geschütze der Artillerie der deutschen, französischen, russischen und englischen Feldarmee geschildert und in ihrer Wirkung, im besonderen bezüglich der durch sie verursachten Verletzungen der einzelnen Teile des menschlichen Körpers, erörtert. Im Anschluß daran zieht der Verfasser die Schlüsse, die sich daraus für das kriegschirurgische Handeln ergeben.

Der 2. Teil beschäftigt sich mit den Sanitätseinrichtungen (Truppensanitätspersonal, Sanitätskompagnie, Feldlazarette) der deutschen Feldarmee und entwickelt die Ansicht, die sich der Verfasser auf Grund der vorliegenden Erfahrungen aus dem russisch-japanischen Kriege über ihre Aufgaben und deren zweckmäßigste Lösung gebildet hat.

Wenn sich die Arbeit auch naturgemäß in erster Linie an die Sanitätsoffiziere der Armee wendet, so dürfte sie — namentlich in ihrem 1. Teile, der zwar nichts Neues bringt, aber eine kurzgefaßte Übersicht über die in Betracht kommenden Tatsachen bietet — doch auch für die Marineärzte von Interesse sein. Dr. W.

Der Siegeslauf der Technik. Herausgegeben von Geh. Regierungsrat Max Geitel. — Stuttgart, Berlin, Leipzig. Union, Deutsche Verlagsgesellschaft. — Siehe zuletzt „Rundschau" 1909, S. 899 — liegt mit fünfzig Lieferungen nunmehr vollständig vor, und umfaßt drei Bände von durchschnittlich 660 Seiten. Es ist hier ein Musterwerk ersten Ranges geschaffen, das bei einem Preise von je 60 Pfennig für das Heft außerordentlich wohlfeil genannt werden muß. Wertvoll und bedeutsam ist das Werk hauptsächlich durch die befolgte Methode, indem es bei jedem Zweige der Technik deren Werdegang von den ersten tappenden Versuchen, durch die mancherlei Irrgänge der Entwicklung bis zur heutigen Vollendung zur Darstellung bringt. In seinen drei Bänden umfaßt das Werk alle Gebiete, also selbstverständlich nicht nur Maschinen und Kessel und Elektrotechnik, sondern weiter die chemische Industrie, die Industrie der Nahrungs- und Genußmittel, die Technik im Dienst der Hygiene und des Rettungswesens, die Technik im Dienst des Krieges, des Verkehrs und der Rechtspflege, die Grundbegriffe in der Darstellung der Fesselung und Verwertung der Naturkräfte, die Gewinnung und Verarbeitung der Rohstoffe in allen Beziehungen und kurz und gut alles, was zur Erkennung und Erfassung des Gegenstandes für den, der nicht selbst Spezialfachmann ist, notwendig erscheint. Sehr berufene Fachleute haben die einzelnen Kapitel bearbeitet, eine reiche Fülle instruktiver und schmückender Abbildungen sind dem Werke beigegeben, insbesondere solche, die der Darstellung des Werdeganges in den einzelnen Richtungen dienen. Das prächtige Werk sollte namentlich als Nachschlagebuch für die jüngere Generation in keiner Hausbibliothek fehlen.

Grundriß der Befestigungslehre sowie des Verkehrs- und Nachrichtenwesens. Für Offiziere aller Waffen des Heeres, der Marine und der Schutztruppen. Von Stavenhagen, Hauptmann a. D. 4. Auflage. — Berlin 1910. E. S. Mittler & Sohn. — Preis 10 ℳ.

Das bekannte Buch hat durch die in der neuen Auflage durchgeführte Vervollständigung in bezug auf die neusten Erfahrungen und Erscheinungen sowie durch eine andere Stoffeinteilung beträchtlich gewonnen. Das Verkehrs- und Nachrichtenwesen ist jetzt aus den einzelnen Abschnitten herausgetrennt und zusammenfassend bearbeitet, Einzelheiten und Zahlen sind in einen Anhang verwiesen. Das Werk ist ein klares, sehr übersichtliches, vollständiges Lehrbuch, das auch der Marine von Nutzen sein wird.

Als vom Reichs-Marine-Amt herausgegeben und bei E. S. Mittler & Sohn in Berlin gedruckt und in Vertrieb, sind anzuzeigen:

Verzeichnis der Leuchtfeuer aller Meere, zusammengefaßt in acht auch einzeln käuflichen Bänden, deren Preis sich bewegt zwischen 0,50 ℳ und 1,20 ℳ geheftet und 1,10 ℳ und 1,80 ℳ gebunden. Die Sammlung ist abgeschlossen am 1. Dezember 1909 und nur für 1910 gültig. Der geringe Preis macht jedem Schiffe die Beschaffung dieser einzigen deutschen, amtlichen Ausgabe möglich.

Nachtrag zum Segelhandbuch für das Mittelmeer. III. Teil: Die Nordküste von Afrika. Aufl. 1905. Mit 24 Küstenansichten, davon 12 auf 4 Tafeln bringt die bis Mitte Dezember bekannt gewordenen Änderungen und wird an die Inhaber des Segelhandbuchs durch Vermittlung der Bezugsbuchhandlung kostenlos nachgeliefert.

M.

Veltzes Armee-Almanach 1909/10. Ein militär-statistisches Handbuch aller Heere. — G. Stalling, Oldenburg, und Stern, Wien. — Preis 7,50 *M*.

Ein vortreffliches Nachschlagebuch, das über alle Armeen in gedrängter übersichtlicher Form eine außerordentliche Fülle von statistischem Material über Bevölkerung, Budget, Wehrverfassung, Organisation, Friedens- und Kriegsstärken, Ausbildung, Bewaffnung und Abbildungen der Uniformen enthält. Die angestellten Stichproben ergaben im wesentlichen eine ausreichende Zuverlässigkeit der Angaben. Das Buch ist nicht nur für den Offizier, sondern auch für Politiker, Journalisten und dgl. von großem Werte.

Wenn irgend eines Mannes Schriften durch einen Neudruck in Erinnerung gebracht zu werden verdienten, so sind es die des Dichteringenieurs Max Eyth. Er malt in wundervollen Versen die Poesie der Gießerei und der Schmiede und schildert launig und doch mit bitterem Ernst seine Mühen, im alten Ägypterland und in Südamerika den Erzeugnissen moderner Technik Eingang zu verschaffen. In seinem **„Kampf um die Cheopspyramide“** flicht er einen feinsinnigen Roman um seine Studien, durch die er die geheimnisvollen Maße und sonstigen Verhältnisse dieses uralten Bauwerks entdeckte, und stellt dem Gelehrten, der in den Pyramiden die hohe Weisheit ihrer Erbauer bewundert, den modernen Realisten gegenüber, der ihre Steinmassen abbrechen und zu einem gewaltigen Staudamm im Nil verwenden möchte. Im **„Schneider von Ulm“** zeigt er, daß dieser, wie wir nunmehr wissen, nur hundert Jahre zu früh geborene Mann kein Phantast, sondern ein durchaus ernst zu nehmender Erfinder war, der den Fluch der Lächerlichkeit, dem er nach seinem mißglückten Flugversuch verfiel, in den Eisgefilden Rußlands im Feldzug 1812 und später in den Freiheitskämpfen sühnte. Endlich das Werk **„Hinter Pflug und Schraubstock“** beschreibt des Verfassers eigene Erlebnisse, seine drolligen Versuche, das Geld für eine nicht bezahlte Dampferfahrkarte hinterher an den Mann zu bringen, die Poesie und Prosa seiner Arbeiten in Ägypten und anderes mehr. Wenn auch Max Eyth nur von Erlebnissen auf dem festen Lande berichtet, so sind wir doch sicher, daß diese Bände auch für unsere Mannschaften, insbesondere für das technische Personal, eine hochwillkommene und nach jeder Richtung zuträgliche Lektüre bilden würden. Den bisher im Neudruck erschienenen, oben kurz geschilderten Bänden werden noch drei weitere folgen. Dem Werk „Hinter Pflug und Schraubstock“ mit dem weiteren Titel: „Skizzen aus dem Taschenbuch eines Ingenieurs“ hat Konrad Gans Edler Herr zu Putlitz ein Geleitwort beigegeben. Die Bände sind bei der „Deutschen Verlagsanstalt“ in Stuttgart und Leipzig erschienen und sind bei einem Preise von 5 *M* für das geheftete, 6 *M* für das gebundene Exemplar — rund 550 Seiten pro Band — für den angedeuteten Zweck hoffentlich nicht zu teuer.

Von den im Verlage der Hofbuchhandlung Wilhelm Süsserott, Berlin W30, erscheinenden „Kolonialen Abhandlungen“ liegt uns Heft 29 und 30 vor. Das erstere betitelt sich **„Rationelle Straußenzucht in Südafrika“** von Hans Berthold, das andere **„Baumwollbau in deutschen Kolonien“** von Moritz Schanz.

Beide Heftchen geben wertvolle Fingerzeige für die wirtschaftliche Ausnutzung unserer Kolonien. Frk.

Die Franzosenzeit in deutschen Landen 1806—1815, in Wort und Bild der Mitlebenden, herausgegeben von Dr. Fr. Schulze. Lieferung 1 (18 Lieferungen à 1 *M*). — Leipzig. R. Voigtländers Verlag.

Die in den letzten Jahren mächtig angeschwollene Literatur über das Zeitalter der Befreiungskriege hat durch die „Franzosenzeit in deutschen Landen“ eine

Ergänzung und Bereicherung erfahren. Der Herausgeber ist von dem glücklichen Gedanken ausgegangen, lediglich Zeitgenossen zu Worte kommen zu lassen und auf diese Weise nicht Geschichte zu schreiben, wohl aber eine Schilderung des Milieus zu liefern, der naturgemäß eine durchaus subjektive Färbung anhaftet, die aber trotzdem oder vielleicht gerade deswegen das Interesse aller Gebildeten in Anspruch nehmen wird. Stimmen aus allen Lagern und Berufskreisen, amtliche Berichte, Parolebefehle, Zeitungsausschnitte, Briefe, Bruchstücke aus Memoiren ergänzen einander und vereinigen sich zu einem Hintergrunde, auf dem sich die großen geschichtlichen Ereignisse abspielen, die auf diese Weise dem Verständnis des Lesers näher gebracht werden.

Der Text wird aufs glücklichste ergänzt durch eine große Anzahl trefflich ausgeführter Illustrationen, die, aus privaten und anderen Sammlungen herrührend, zum Teil hier zum ersten Male veröffentlicht werden.

Das auch sonst vorzüglich ausgestattete Werk dürfte sich, soweit der uns vorliegende Teil ein Urteil gestattet, auch für die Schiffsbibliotheken eignen.

Rethwischs **„Soldaten=Bücherei"** — Turm=Verlag Leipzig. Preis des Einzelheftes kartoniert 20 Pf. — legt uns in den Heften 69 bis 72 und 73 bis 76 ihre neuesten Veröffentlichungen vor. Der erstgenannte Band: „Aus den Erinnerungen eines Schlachtenbummlers im Feldzug 1870/71" von Heinrich Lang, fand den Beifall unseres militärischen Gewährsmannes, während der zweite: „Der rote Freibeuter", ein Seeroman von James Fenimore Cooper, als Räubergeschichte abgelehnt wurde. Wir möchten uns diesem Urteil anschließen. Eine „Soldaten=Bücherei" erfordert erhebliche Vorsicht und größten Takt, doch sollten wir meinen, daß die Schätze unserer deutschen älteren Literatur, die keinen Verlagsrechten mehr unterworfen ist, die Auswahl nicht allzu schwierig machen sollten.

Mathematischer Leitfaden mit besonderer Berücksichtigung der Navigation. Auf Veranlassung der Kaiserlichen Inspektion des Bildungswesens der Marine bearbeitet von Dr. Bernhard Sellenthin, Professor an der Kaiserlichen Marineschule zu Kiel. Mit 331 Figuren im Text. Zweite, umgearbeitete Auflage. — Leipzig und Berlin 1910. Druck und Verlag von B. G. Teubner. — Preis gebd. 8,40 *M.*

Dieser bereits in zweiter Auflage erschienene und dem Mathematikunterricht an den sämtlichen Unterrichtsanstalten der Kaiserlichen Marine zugrunde gelegte Leitfaden wird auch vielen außerhalb der Marine Stehenden, sowohl Lernenden wie Lehrenden, willkommen sein, sowohl wegen des Zieles, das er sich gesteckt hat, nämlich ein Zusammenarbeiten von Navigationslehrer und Mathematiklehrer zu ermöglichen, als auch wegen der Fülle von praktischen Beispielen, die zur Belebung des Unterrichts beitragen.

Das im Märzheft auf Seite 417 besprochene Werk **„Geschichte Ägyptens"** von J. H. Breasted ist im Verlage von Karl Curtius, Berlin, erschienen.



Neu erschienene und unter „Literatur“ nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem Stern [*] bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

---

* Bucci, E.: Il blocco di Genova. — Genova 1909. E. Oliveri & Co. 2,50 M.
* Damaschke, A.: Geschichte der Nationalökonomie. 4. Auflage. Jena 1910. G. Fischer. 4,00 M.
* Dreger, A.: Die Berufswahl im Staatsdienst. 10. Auflage. Dresden und Leipzig 1910. C. A. Koch. 3,60 M.
* Dubois, G.: Rochefort-sur-Mer, son rôle dans l'organisation maritime nationale. — Rochefort 1909. Ch. Thèze. cr. 3,00 M.
* Foster, H.: Defence of the empire in Australia. Sydney 1910. Rankine, Dobbie & Co. 2,00 M.
* Hann, Dr. J.: Handbuch der Klimatologie. 3. Auflage. Stuttgart 1910. J. Engelhorn. 27,00 M.
* Hassert, Prof. Dr. K.: Deutschlands Kolonien. 2. Auflage. Leipzig 1910. Dr. Seele & Co. 12,00 M.
* Lueger, O.: Lexikon der gesamten Technik. 2. Auflage. 8. Band. Stuttgart und Leipzig 1910. Deutsche Verlagsanstalt. 30,00 M.

Niemeyer, Prof. Dr. Th.: Das Seekriegsrecht nach der Londoner Deklaration vom 26. Februar 1909. — Berlin 1910. J. Guttentag. 1,00 M.

* Noalhat, H.: Navigation aérienne et navigation sous-marine. Paris 1910. L. Geisler. 2,80 M.
* Okuma, S.: Fifty years of New Japan. London 1909. Smith, Elder & Co. 25 s.
* Schück, A.: Alte Schiffskompasse und Kompaßteile im Besitz Hamburger Staatsanstalten. — Hamburg 1910. Selbstverlag des Verfassers. 5,00 M.
* Wichmann, Dr. A.: Nova Guinea. Entdeckungsgeschichte von Neu-Guinea bis 1828. — Leiden 1909. E. J. Brill. 27,50 M.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiffs- und Maschinenbau, Kessel.

Big v. medium-sized ships.	N. M. R., 16. 2. 10.
Konstruktive Einzelheiten an doppelwirkenden Viertakt-Gasmaschinen.	Ztschr. d. Vereins dtsch. Ingenieure, 1910, Nr. 8.
Les cuirassés de 23 500 tonnes.	Y., Nr. 1667, 19. 2. 10.
Tests of Zoelly steam-turbines.	Eg., 18. 2. 10.
Westinghouse turbine with flexible blading.	Ebenda.



A new turbine.	E., 18. 2. 10.
Die experimentelle Bestimmung des Druckmittelpunktes und Formwiderstandes von Ruderflächen.	S., Jahrg. 11, Nr. 10.
Vergleich von Widerstandskurven.	Ebenda.
Das Manövrierventil.	Ebenda.
Elastische Formänderung des Schiffskörpers.	Ebenda.
Rudders.	Eg., 25. 2. 10.
Les croiseurs-éclaireurs.	Y., Nr. 1668, 26. 2. 10.
U. S. battleships »Delaware« and »North Dakota«.	Marine Engineer, März 1910.
Der Werdegang eines modernen Kriegschiffes.	Die Flagge, 1910, Nr. 3.
White Star liners »Olympic« and »Titanic«.	E., 4. 3. 10.
Betriebskosten einer Gas- und einer aus Kolbenmaschinen und Dampfmaschinen gemischten Dampfkraftanlage.	Die Turbine, 6. Jahrg., 11. Heft.
Les futurs cuirassés français de 23400 tonnes.	La Vie Maritime, 10. 3. 10; Le Génie Civil, Tome LVI., Nr. 17; M. S., 1910, Nr. 3.
Kessel- und Maschinenanlage des Artillerietenders „Drache".	S., Jahrg. 11, Nr. 11.
Entwicklung der Maschinenanlagen in der englischen Marine.	Ebenda.
Diagramme zum Schiffbau der Großmächte.	M. Sb., 1910, Nr. 1.
Seeturbinen der verschiedenen Systeme.	Ebenda.
Geometry of the turbine-driven propeller.	Eg., 11. 3. 10.
Turbine propulsion, recent developments.	M. E., Februar 1910.
A submarine armored cruiser of 4500 tons.	Ebenda.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

What smokeless powder has made possible.	S. A., 5. 2., 12. 2. 10.
A new United States gun of great power.	Ebenda und 5. 2. 10.
Das Knallquecksilber.	Z. S. u. S., 1910, Nr. 4.
Die Methoden zur Beständigkeitsprüfung von Explosivstoffen in den verschiedenen Staaten.	Ebenda.
Artillerieadaptierung S. M. S. „Maria Theresia".	Die Flagge, 1910, Nr. 3.
Die ältesten Untersuchungen über die Verbrennung von Schwarzpulver.	Z. S. u. S., 1910, Nr. 5.
Die Großartillerie der Linienschiffe.	Prometheus, Nr. 1063.
The production of armour plate.	E., 11. 3. 10.

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

Le torpilleur sous-marin.	M. d. F., 1910, Nr. 9.
La défense contre les torpilleurs.	La Vie Maritime, 25. 2. 10.
Rohentwurf eines Unterseebootes.	S., Jahrg. 11, Nr. 11.
Sous-marins et torpilleurs.	Y., Nr. 1670, 12. 3. 10.
The latest French torpedo-boat destroyers.	E., 1. 3. 10.

Küstenverteidigung, Landungen.

Küstenkrieg.	U., Jahrg. 12, Nr. 6.
Coast defences of Germany.	Journ. of the Royal Artillery, Februar 1910.

Marine- und militärische Fragen.

Die Funkentelegraphie beim französischen Feldheer und bei der französischen Marine.	M. W., 1910, Nr. 22.
Ce qui entrave l'évolution de notre marine.	Y., Nr. 1667, 19. 2. 10.
Projet de loi sur la constitution de la flotte.	M. d. F., 1910, Nr. 8.
L'avancement dans les équipages de la flotte.	Ebenda.
The naval position. As it may be in 1920.	A. N. G., 19. 2. 10.
Die Ostküste Italiens und ihre maritimen Stützpunkte.	Armeeblatt, 1910, Nr. 4.
Le nouveau corps d'artillerie navale.	M. F., Februar 1910.
Une enquête à travers notre marine.	M F., Februar/März 1910.
Les 23 000 tonnes.	Ebenda u. La Vie Maritime, 25. 2. 10.
Beziehungen des Luftkrieges zum Land- und Seekriege.	Deutsche Zeitschr. für Luftschiffahrt, 1910, Nr. 4.
The French navy law.	A. N. G., 26. 2. 10.
A propos du bâtiment de combat.	La Vie Maritime, 25. 2. 10.
Navy general storekeeping system afloat.	A. a. N. R., 12. 2. 10.
The recognition of warships.	Nautical Magazine, März 1910.
Manning the ships.	N. M. R., 2. 3. 10.
Naval experiments.	E., 4. 3. 10.
Bases navales.	M. d. F., 1910, Nr. 10.
A naval war staff.	A. N. G., 5. 3. 10; N. M. R., 9. 3. 10.
The defence of Australia.	A. N. G., 5. 3. 10.
L'armée chinoise.	A. Ma., 28. 2. 10.
Motorbaaden som krigs- og transportfartøj.	T. f. S., März 1910.
The claims of engineer officers.	N. M. R., 9. 3. 10.
Der fighting engineer.	M. S., 1910, Nr. 3.
Reflexionen über den Wert seekriegsgeschichtlicher Kenntnisse.	Ebenda.
Auszüge aus den Jahresberichten der Bureauchefs in der Vereinigten Staaten-Marine.	Ebenda.
La mutualité dans la marine.	M. d. F., 1910, Nr. 11.
Personnel of the Navy.	A. a. N. R., 5. 3. 10.

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

Notre nouveau programme navale.	La Vie Maritime, 10. 3. 10; M. F., Februar/März 1910.
The French naval bill.	N. M. R., 23. 2. 10.
Le programme naval.	M. d. F., 1910, Nr. 9, 10, 11.
Naval shipbuilding programme.	Eg., 25. 2. 10.
Congress and the navy.	A. N. J., 19. 2. 10.
Flottenpropaganda in der Türkei.	Die Flagge, 1910, Nr. 3.
La discussion du budget de la marine.	Y., Nr. 1669, 5. 3. 10.
Überseepolitik und Flottengedanke.	D. F., 1910, Nr. 3.
Germany as a sea power.	N. M. R., 9. 3. 10.
The navy estimates.	Times, 10. 3. 10; Eg., 11. 3. 10; E., 11. 3. 10; A. N. G., 12. 3. 10.
Le budget de la marine.	M. F., März 1910.

Bildungswesen.

H. M. S. School-ship »Conway«.	Nautical Magazine, März 1910.

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Historic shipyard. The Beaulieu river.	N. M. R., 16. 2. 10.
Seetüchtiger Saugebagger „Frühling".	U., Jahrg. 12, Nr. 6.
The Panama Canal.	Eg., 25. 2., 4. 3., 11. 3. 10; S. A., 19. 2. 10.
German shipyards.	E., 25. 2. 10.
L'arsenal de Bizerte.	Y., Nr. 1668, 26. 2. 10.
Naval dry docks.	A. a. N. R., 12. 2. 10.
Hellinganlage des Stettiner Vulkan in Hamburg.	Zeitschr. des Vereins deutscher Ingen., 1910, Nr. 10, 11.
Schöpfbagger.	M. S., 1910, Nr. 3.
Le port de Liverpool.	La Vie Maritime, 10. 3. 10.

Sanitätswesen.

Rapport d'inspection générale de l'escadre du Nord.	A. N. M., Januar 1910.
La neuropsychiatrie dans la marine.	Ebenda.
Maßregeln gegen Einschleppung der Pest auf dem Seewege.	S. T. H., 1910, Nr. 4.
Selbstverstümmelung und Krankheitsvortäuschung.	Deutsche militärärztl. Zeitschrift, 1910, Nr. 4.
Das Sanitätskorps der Armee der Vereinigten Staaten Nordamerikas.	Ebenda.

Verwaltungsangelegenheiten.

Schiffsverpflegung in den Kriegsmarinen sonst und jetzt.	U., Jahrg. 12, Nr. 6.
La réforme de l'administration centrale.	M. F., Februar/März 1910.
Naval victualling.	N. M. R., 2. 3. 10.
Die militärische Verpflegungswirtschaft im Frieden. I. Österreich-Ungarn.	Annalen des Deutschen Reichs, 1910, Nr. 2.

Rechtsfragen.

Seekriegsrecht.	Lloyd-Nachrichten, Nr. 112.
Inwieweit sind auf Rhein und Elbe Schiffahrtsabgaben nach Völkerrecht gestattet?	Zeitschrift für Völkerrecht, 4. Band, S. 208.

Kolonialfragen.

Die Besiedlung tropischer Hochländer durch Europäer.	D. K. Z., 1910, Nr. 8.
Unsere Marine im Dienste der kolonialen Bewegung.	U., Jahrg. 12, Nr. 6.
Was ist uns Deutsch-Ostafrika wert?	Die Hilfe, 1910, Nr. 8, 9, 10, 11.
Geld, Maße und Gewichte in den deutsch-afrikanischen Kolonien.	Koloniale Zeitschrift, 1910, Nr. 5.
Les erreurs coloniales. Comment on perd les colonies.	M. F., März 1910.



Yacht- und Sportangelegenheiten.

Kreuzeryachten.	D. Y., 1910, Nr. 3.
Die Notwendigkeit des Sports im Lichte der Militär-Sanitätsstatistik.	Wassersport, 1910, Nr. 7.
6 m-Yacht „Musette".	Ebenda.
8 m-R.-Yacht „Dolli III".	Ebenda. Nr. 8.
Modellyachten.	Y., Nr. 1670, 12. 3. 10; D. Y., 1910, Nr. 4, 5.
7 und 10 m-Rennyachten.	D. Y., Nr. 4.
Zur Vermessung der nationalen Jollenklasse.	Ebenda. Nr. 5.
Entwurf einer seetüchtigen Motoryacht für die deutschen Küsten- und Binnengewässer.	Ebenda.

Geschichtliches.

Ein deutscher Flottenplan im 17. Jahrhundert.	U., 12. Jahrg., Nr. 6.
The Trafalgar roll.	U. S. M., März 1910.
Sir Robert Calder.	Ebenda.
The ship 1515.	Ebenda.
Der Durchbruch durch die Dardanellen und den Bosporus und die Einnahme Konstantinopels vom Meere aus als der grundlegende Gedanke im Kriegsplane Rußlands beim Kriege 1806 bis 1812.	M. Sb., 1910, Nr. 1.

Technische Fragen, Elektrizität, Telegraphie.

Wireless telegraphy »Marconi«.	Electrican Review, 5. 2. 10.
Die Aussichten der Telephonie und Schnelltelegraphie durch Ozeankabel.	Elektrotechn. Ztschr., 1910, Nr. 7, 8.
Signale für durch Eis blockierte Schiffe.	Sf., 1910, Nr. 4.
Eigenschaften der wichtigsten Detektoren der drahtlosen Telegraphie.	Physikal. Zeitschr., 1910, Nr. 4.
Die internationale Verbreitung der Funkentelegraphie.	Elektrotechn. Zeitschr., 1910, Nr. 8.
Progress in wireless telegraphy.	S. A. Suppl, 26. 2., 5. 3. 10.

Nautische Fragen.

Der Gebrauch von Öl zur Beruhigung der See.	Wassersport, 1910, Nr. 7, 8.
Wie stellt sich die praktische Seefahrt zu Registrier-Kompassen?	H., 1910, Nr. 8, 9.
Versuche mit verschiedenen Systemen von Nacht-Sturmsignalen an der deutschen Küste.	A. H., 1910, Nr. 3.
Das Rechtweiserprisma.	Ebenda.
Genauigkeit und Wert von Kimmtiefenmessungen.	Ebenda.
Deviationsänderungen durch Blitzschläge.	Ebenda.
The possibility of replacing magnetic by rotary compasses.	M. E., Februar 1910.

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Durchführung der sozialen Fürsorge für Seeleute im Auslande.	M. S. V., 1910, Nr. 2.
Geschäftslage der deutschen Schiffahrt 1909.	U., Jahrg. 12, Nr. 6.
Italienische Subventionen.	H., 1910, Nr. 8.
Ruderkommando.	Ebenda.
Mannheim-Ludwigshafen. Der größte Binnenhafen Europas.	D. F., 1910, Nr. 3.
Schleppschiffahrt auf den deutschen Strömen.	Ztschr. d. Vereins dtsch. Ingenieure, 1910, Nr. 10.

Handels- und Verkehrswesen.

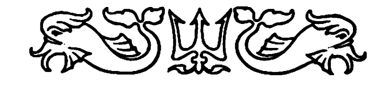
Der bremische Schiffsverkehr 1909.	Lloyd-Nachrichten, Nr. 112.
Der deutsche Außenhandel 1909.	Export, 1910, Nr. 9.

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

La perte du »Général Chanzy«.	La Vie Maritime, 25. 2. 10.

Verschiedenes.

Der Kampf gegen das Feuer in den großen Häfen.	Das Motorboot, 1910, Nr. 5.
Zur Verlängerung der Suezkanalkonzession.	H., 1910, Nr. 9.



Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. Ma. = Armée et Marine. — **A. M. N.** = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — **A. N. J.** = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — **D. A.** = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — **D. K.** = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — **D. Y.** = Die Yacht.
E. = Engineer. — **Eg.** = Engineering.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.

M. B. = Marineblad. — **M. E.** = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — **M. d. F.** = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. — **M. G.** = Militärgeographie.
M. Sb. = Morskoi Sbornik. — **M. S. V.** = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. = The Navy (Washington).
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal. — **N. M. B.** = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — **O. L.** = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. N. = Questions navales. — **R. M.** = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina. — **Ri. M.** = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — **S. A.** = Scientific American. — **Sf.** = Seefahrt.
St. = Streffleurs Militärische Zeitschrift.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — **S. W.** = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — **T. i. S.** = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine. — **Y.** = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage kommen.

Nachruf!

Am 6. März 1910 starb nach längerer Krankheit der

Kaiserliche Korvettenkapitän z. D.

Herr Erich v. Bülow.

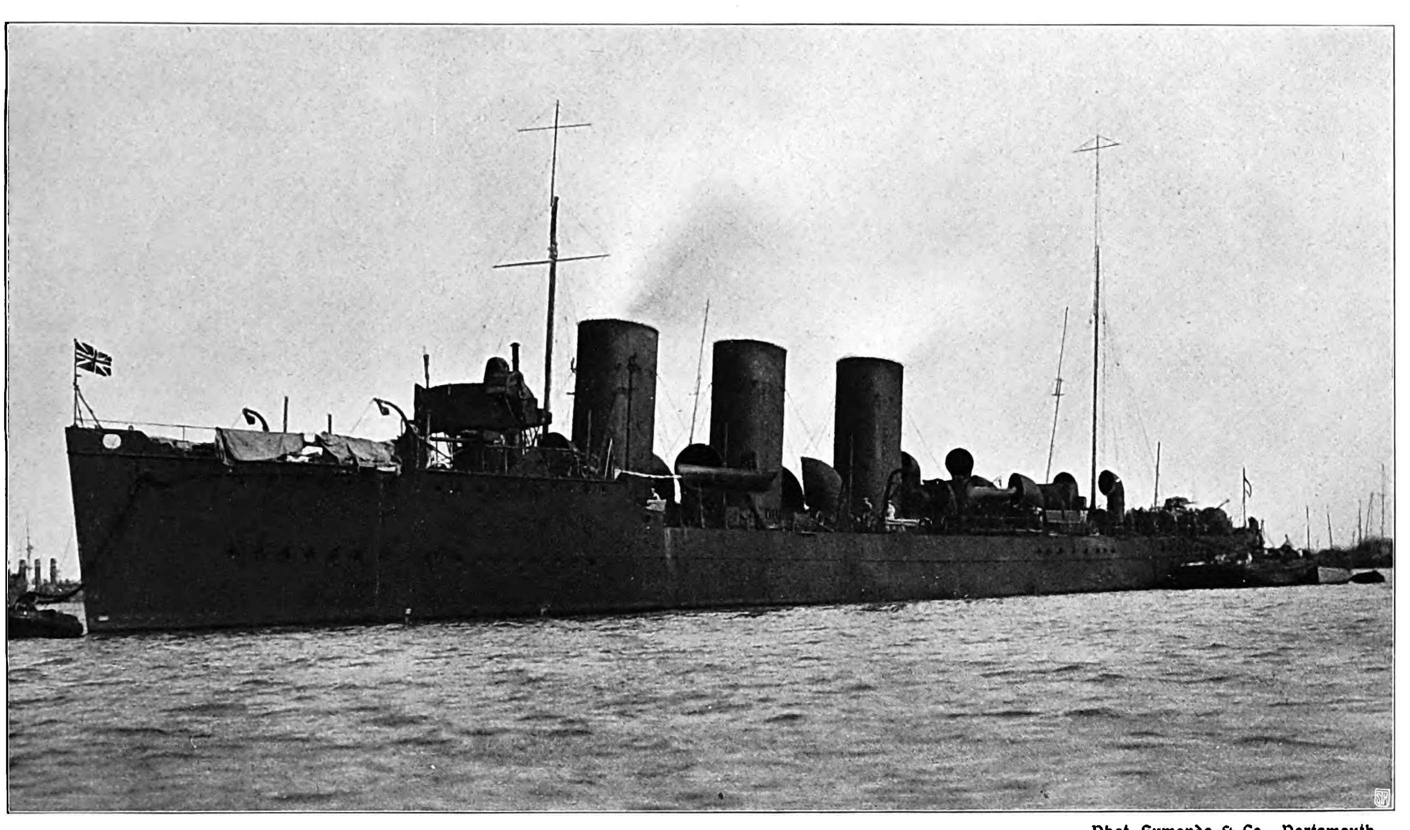
Das Seeoffizierkorps verliert in dem Dahingeschiedenen einen pflichttreuen, liebenswürdigen Kameraden, dessen hervorragende Charaktereigenschaften ihm ein dauerndes Andenken in der Marine sichern.

Wilhelmshaven, den 7. März 1910.

Im Namen des Seeoffizierkorps der Marinestation der Nordsee

Gr. v. Baudissin
Admiral, Chef der Marinestation der Nordsee.

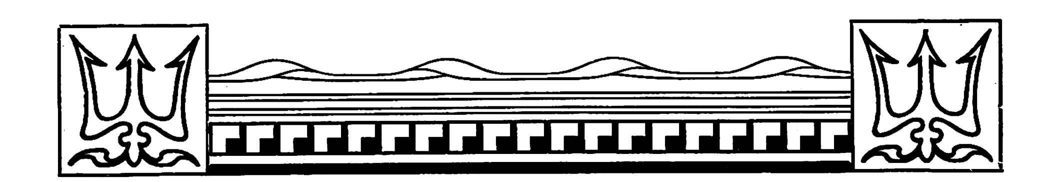
Gedruckt in der Königl. Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, Kochstraße 68—71.



Phot. Symonds & Co., Portsmouth.

Englischer Hochsee-Torpedobootzerstörer „Swift“.

Länge 105,2 m, Breite 10,4 m, Tiefgang 3,2 m, Deplacement 1850 Tonnen; 30000 PS, Geschwindigkeit 36 kn; Armierung vier 10,2 cm-SK L/45, zwei 45 cm-Torpedorohre.



Das französische Flottengesetz 1910.

Nachdem seit dem Jahre 1904 alljährlich von der französischen Deputiertenkammer der Wunsch nach Vorlage eines Flottengesetzes geäußert worden ist, ein Wunsch, der in den Jahren 1907 und 1908 in die Form einer Resolution gefaßt wurde, hat der Marineminister, Vizeadmiral Boué de Lapeyrère, Anfang Februar 1910 einen Gesetzentwurf — projet de loi navale sur la constitution de la flotte — eingebracht, der dazu geeignet ist, das Fundament für eine stetige, durch den Wechsel der politischen Strömungen und der Leiter der Marineverwaltung unbeeinflußte Entwicklung der französischen Flotte zu bilden. Der Minister hat damit seinem Reorganisationswerk, dessen einzelnen Teile in dieser Zeitschrift im Laufe des verflossenen Jahres gewürdigt worden sind, die Krone aufgesetzt; denn gerade das Fehlen einer solchen gesetzlichen Grundlage ist als die Hauptursache für den Niedergang der französischen Marine im letzten Jahrzehnt zu betrachten, wie bei der Besprechung des Gesetzes in diesem Aufsatz weiter unten dargetan werden wird.

Der Schluß der Legislaturperiode im April und die damit verbundene Vornahme der Neuwahlen in diesem Monat hat es verhindert, daß der Gesetzentwurf noch in diesem Frühjahr im Plenum der Kammer und des Senats zur Vorlage gelangte. Vorläufig ist er nur von der Marinekommission der Kammer beraten und zur Annahme empfohlen; auch der Bericht der Kommission, der von dem durch sein beharrliches Eintreten für die Einbringung eines Flottengesetzes schon in früheren Jahren bekannten Abgeordneten Chaumet verfaßt ist, ist veröffentlicht worden. Um bei der Verzögerung der Annahme des Gesetzes nicht den Beginn des Flottenausbaus hinausschieben zu müssen, hat der Marineminister im März einen weiteren Gesetzentwurf eingebracht, der ihn zur Inbaugabe von 2 Linienschiffen des Bauplans im Jahre 1910 ermächtigt. Dieser Gesetzentwurf wurde von der Kammer am 1. April und vom Senat am 5. April angenommen, so daß die Stapellegung der beiden Linienschiffe zu dem vorgesehenen Zeitpunkt 1910 erfolgen kann.

Wenngleich die Verhandlungen im Plenum der Kammer und des Senats über das Flottengesetz selbst voraussichtlich nicht vor dem Spätsommer stattfinden werden.

soll die Besprechung der bisher vorliegenden Dokumente, der Denkschrift zum Flottengesetz, dessen Wortlaut im Märzheft (S. 372 ff.) mitgeteilt wurde, und des Berichtes M. Chaumets, bereits jetzt erfolgen, da das Gesetz in den letzten Monaten im Vordergrund des politischen Interesses stand. Im Anschluß daran soll die Bedeutung des Gesetzes für die Entwicklung der französischen Flotte einer Betrachtung unterzogen werden, wobei ein Rückblick auf die bisherige Entwicklung zu werfen sein wird. Schließlich sollen die Verhandlungen über den Gesetzentwurf betreffend die Stapellegung der beiden 1910-Linienschiffe kurz berührt werden, da sie einen Einblick in die Haltung der gesetzgebenden Körperschaften gegenüber dem Flottengesetz selbst gewähren.

Die Denkschrift zum Flottengesetz (Exposé des motifs).

Die Begründung des Flottengesetzes ist in einer Denkschrift gegeben, die den Ursprung des Gesetzes auf die in den Sitzungen vom 29. November 1907 und vom 25. November 1908 von der Deputiertenkammer angenommene — bereits oben erwähnte — Resolution zurückführt: „La Chambre, convaincue qu 'il est nécessaire et urgent de procéder à une réforme d'ensemble de l'institution maritime, invite le Gouvernement à présenter, dans le plus bref délai, un projet de loi organique de la marine militaire". Ein solches Gesetz muß nach der Denkschrift die materielle Zusammensetzung der Flotte, die Beschaffung des Personals sowie die Organisation der Seestreitkräfte, der Werften und sonstigen für die Ausrüstung und Instandhaltung der Flotte vorhandenen Institutionen berücksichtigen. Ein Gesetz über die Rekrutierung des Flottenpersonals ist der Kammer am 11. Mai 1909*) vorgelegt worden. Die Durchführung der Verwaltungsreform**) ist bereits in den letzten Monaten begonnen; sie wird noch durch eine Reform des Rechnungswesens sowie durch die Einrichtung einer Kontrolle der Ausgaben in den Häfen***) vervollständigt werden. Die sämtlichen auf die Verwaltungsreform bezüglichen Erlasse sollen in einem Gesetz zusammengestellt der Kammer vorgelegt werden, um ihr für die Zukunft die nötige Stabilität zu gewähren. Vor allem aber muß die „souveräne Autorität des Gesetzes" in Anspruch genommen werden, um das Bauprogramm und den Indiensthaltungsplan der Flotte gegen willkürliche Änderungen zu sichern, wie sie infolge der Verschiedenheit der Ansichten der nacheinander an die Spitze der Marine berufenen Persönlichkeiten so häufig vorgenommen worden sind.

Die Zusammensetzung der Flotte. Während der letzten 20 Jahre sind vom Oberen Marinerat mehrere Flottenbauprogramme ausgearbeitet; keins von ihnen ist ganz durchgeführt, die Marine hat dauernd in einem „Provisorium ohne Ende" gelebt.

Der Zweck des vorliegenden Gesetzes ist es,
eine Schlachtflotte zu schaffen, die in allen Kriegsfällen mit Nachdruck aufzutreten vermag;
die für den Auslandsdienst nötigen Schiffe bereitzustellen;

*) Vgl. Juniheft 1909, S. 718.
**) Vgl. Märzheft 1910, S. 334 ff.
***) Dies ist durch drei am 18. März erlassene Dekrete bereits erfolgt.



eine Flotte der unterseeischen Verteidigung zu organisieren zum Schutz der Operationsbasen der Flotte und der strategisch wichtigen Punkte;
schließlich feste Regeln für die Höhe des Personalbestandes und der Ausrüstungsvorräte aufzustellen, die für die Instandhaltung der Flotte nötig sind.

Es ist naturgemäß nicht möglich, die charakteristischen Eigenschaften der verschiedenen Schiffstypen im einzelnen durch Gesetz festzulegen; diese Aufgabe muß dem Minister im Verein mit dem Oberen Marinerat überlassen bleiben; wohl aber lassen sich allgemein die Typen angeben, aus denen die französische Flotte zusammengesetzt sein muß.

Linienschiffe (cuirassés d'escadre). Als Kampfschiffstyp der Schlachtflotte ist allein das Linienschiff vorgesehen. Die Zahl der Linienschiffe hat von 45, wie sie vom Oberen Marinerat im Frühjahr 1909 in dem „programme idéal de la flotte future" vorgesehen war, auf 28 herabgesetzt werden müssen, da die erstere Zahl ohne jede Rücksicht auf die finanziellen Folgen bestimmt worden war. Aus den 28 Schiffen sollen 4 Geschwader zu je 6 Schiffen nebst 4 Ersatzschiffen gebildet werden. Die Zusammensetzung des Geschwaders aus 6 Einheiten ist beibehalten worden; je 2 Geschwader werden zu einer Flotte zusammengefaßt; je eins erhält volle, das zweite reduzierte Besatzung (un peu diminuée), jedoch nur so weit, daß die Ausbildung und die Schnelligkeit der Mobilmachung nicht beeinträchtigt werden.

Aufklärungsschiffe und Hochseetorpedoboote (éclaireurs, bâtiments torpilleurs de haute mer). Der Aufklärungs- und Sicherheitsdienst der Geschwader wird durch die Aufklärungsschiffe (2 für jedes Geschwader, 2 als Ersatz) und Hochseetorpedoboote (12 für jedes Geschwader, 4 als Ersatz) versehen. Für beide Gattungen ist je ein Typ vorgesehen. Bis 1917 ist der Bau von Aufklärungsschiffen noch nicht erforderlich, da bis zu diesem Zeitpunkt die vorhandenen Panzerkreuzer ihren Dienst wahrnehmen können. Erst dann wird ihr Typ zu bestimmen sein, der vor allem im Hinblick auf das stete Wachsen der Linienschiffsgeschwindigkeit über eine hohe Geschwindigkeit wird verfügen müssen.

Das Deplacement der Hochseetorpedoboote wird durch die Forderung bedingt, daß sie mit den Geschwadern bei jedem Wetter zusammenzuwirken imstande sein müssen.

Auslandschiffe (divisions navales lointaines). Da es aus politischen und strategischen Gründen bedenklich sein würde — abgesehen von Ausnahmefällen —, Teile der heimischen Schlachtflotte ins Ausland zu entsenden, muß eine besondere Flotte von Auslandschiffen (10) geschaffen werden, die sich für den Dienst in den Tropen besonders eignen. Ein Teil von ihnen muß eine gewisse Kampfkraft besitzen, um es mit den Stationsschiffen der übrigen europäischen Mächte aufnehmen zu können; sie werden daher eine Division von gut armierten und gepanzerten Schiffen bilden, deren Aktionsradius den Verhältnissen der ostasiatischen und pazifischen Station angemessen ist. Neben ihnen wird eine Anzahl leichterer Fahrzeuge zum Zeigen der Flagge und zur Ausführung besonderer Expeditionen erforderlich sein.

Der Neubau von Auslandschiffen beider Arten wird jedoch nicht vor 1920 in Betracht zu ziehen sein, da bis zu diesem Zeitpunkt die vorhandenen Kreuzer für die Besetzung der Stationen ausreichen. Zu den Auslandschiffen treten nach Bedarf Avisos und Kanonenboote.

Küstentorpedoboote und Unterseeboote (torpilleurs garde-côtes et sous-marins). Die Flotte der unterseeischen Verteidigung soll die Operationsbasen der Schlachtflotte, also die heimischen Küsten gegen Überfälle schützen und die wahrscheinlichen Anmarschstraßen des Gegners, soweit sie in der Nähe der Küsten vorbeiführen, unsicher machen. Sie soll so den Rücken der Schlachtflotte decken und dieser dadurch eine kräftige Offensive ermöglichen, die im Seekriege allein zum Ziel führt.

Zunächst werden an dieser Aufgabe des reinen Küstenkrieges die noch vorhandenen kleinen Torpedoboote mitwirken, später wird sie voraussichtlich den Unterseebooten (94) allein zufallen.

Das kleine Küstentorpedoboot, das infolge seiner nicht mehr genügenden Geschwindigkeit, seiner geringen Seefähigkeit und Seeausdauer heute kaum noch Existenzberechtigung hat, soll im Laufe der Zeit durch die neuen, leistungsfähigeren Unterseeboote ersetzt werden. (Das Unterseeboot wird also von ihm die Aufgaben der reinen Küstenverteidigung übernehmen, nicht, wie bisweilen irrtümlicherweise angenommen worden ist, das große Torpedoboot, das Offensivzwecken dient, ersetzen. Davon ist an keiner Stelle des Gesetzentwurfs die Rede, im Gegenteil, das große Torpedoboot wird, wie an anderer Stelle gezeigt ist, weiter gebaut, mit der ausdrücklichen Bestimmung, die Linienschiffsgeschwader auf hoher See zu begleiten.)

Die Zahl der erforderlichen Minenleger, von denen zunächst 4 vorgesehen sind, und der Minensuchfahrzeuge läßt sich aus Mangel an Erfahrung noch nicht festlegen; die Notwendigkeit, mit ihrer sofortigen Bereitstellung zu beginnen, ist unbestritten.

Spezialschiffe (bâtiments des services spéciaux). Spezialschiffe kommen in größerer Anzahl für Zwecke des Hafen- und Werftbetriebes in Frage, sie können somit zum großen Teil dem outillage des ports als bâtiments de servitude zugerechnet werden. Für gewisse Zwecke kann auch auf Fahrzeuge der Handelsmarine zurückgegriffen werden. In dem Begriff bâtiments des services spéciaux sind daher nur Vermessungsfahrzeuge (3), Transportschiffe (3) für die Überführung von Material von Hafen zu Hafen, Fischereischutzfahrzeuge und Schulschiffe zusammengefaßt. Für die beiden letztgenannten Zwecke können auch Schiffe der Schlachtflotte Verwendung finden, die die Altersgrenze erreicht haben.

Erneuerung der Flotte. — Lebensdauer. Als Datum für die Durchführung des Flottenprogramms ist das Jahr 1919 vorgesehen. Die normale Abnutzung der Schiffe ebenso wie die Fortschritte der Technik bewirken eine ständige Abnahme des Wertes jeder Gefechtseinheit; es ist daher erforderlich, die Zeit festzulegen, nach deren Verlauf ein Schiff durch ein neues zu ersetzen ist. Bisher gab es in der französischen Marine keine Regel dafür; daher erfolgten die Stapellegungen ganz unregelmäßig. Die Nachteile dieses Verfahrens sind bei dem Bau der beiden letzten Linienschiffserien besonders klar zutage getreten: Der gleichzeitige Bau einer größeren Zahl von Schiffen in größeren, unregelmäßigen Zeitabständen macht besondere — kostspielige — Vorkehrungen der Privatwerften erforderlich, die Arbeiterfrage wird dadurch ungünstig beeinflußt, die Konkurrenz wird ausgeschaltet; anderseits fallen die Vorteile weg, die der Bau mehrerer Schiffe desselben Typs auf einer Werft mit sich bringt. Findet die Stapel-

legung der Schiffe in gleichmäßigen Zeitabständen und in konstanter Folge statt, so wirkt dies Verfahren regulierend auf den Betrieb der Staats- und Privatwerften, ebenso auf die Ausgaben für die Schiffbauten; außerdem begünstigt es die Verwertung der neuesten Fortschritte der Technik. Die von der deutschen Marine 1908 angenommene Lebensdauer von 20 Jahren für Linienschiffe und Kreuzer scheint auch für die französische Flotte angebracht. Linienschiffe und Auslandschiffe, die vor 1909 auf Stapel gelegt sind, sollen indessen erst nach 25 Jahren ersetzt werden, Torpedo- und Unterseeboote nach 17 Jahren. Als Ausgangspunkt für die Lebensdauer wird zweckmäßig das Datum des Bauauftrages gewählt, da dies ausschlaggebend für das Alter des Typs ist, während der Zeitpunkt des Eintritts eines Schiffes in die Flotte lediglich für das wirkliche Alter bestimmend ist. Die Entwertung eines Schiffes wird aber weniger durch die normale Abnutzung als durch das Veralten des Typs bedingt. Das Ersatzschiff muß fertiggestellt sein, wenn die Lebensdauer des zu ersetzenden Schiffes abläuft.

Indiensthaltungsplan. — Besatzungsstärken. Die Bestimmung des Gesetzes, nach der eins der beiden Geschwader einer Flotte sowie die Hälfte der Hochseetorpedoboote den vollen Besatzungsetat, das zweite Geschwader und die übrigen Hochseetorpedoboote einen reduzierten Etat erhalten, ist als die Festsetzung einer unteren Grenze aufzufassen. Diese darf nach unten nicht überschritten werden, da die französische Flotte mehr als andere genötigt ist, die numerische Unterlegenheit durch eine vollwertige Kriegsvorbereitung — also durch eine erstklassige Ausbildung des Personals und durch eine schnelle Mobilmachung — auszugleichen.

Die Schwierigkeit und Vielseitigkeit der Kreuzeraufgaben bedingt die volle Besetzung der in Dienst befindlichen Aufklärungsschiffe; die Notwendigkeit einer sorgfältigen Instandhaltung der Unterseebootsmechanismen fordert die dauernde Auffüllung der Unterseebootsbesatzungen.

Der Personaletat darf nur so weit reduziert werden, daß das Schiff in kürzester Zeit seinen Posten in der Linie ausfüllen kann und daß seine Gefechtsbereitschaft sichergestellt ist. Insbesondere dürfen das Maschinenpersonal und die Geschützführer nicht unter 3/5 des vollen Etats vermindert werden. Die Zahl der übrigen Spezialisten jedes Dienstzweiges darf nicht unter die Hälfte des Etats herabgehen.

Außer den Schiffsbesatzungen ist noch Personal für folgende Zwecke vorzusehen:

für Schulschiffe und allgemein für Ausbildungszwecke;

für Probefahrten;

für Nebenkriegszwecke, Hilfsfahrzeuge, Reparaturwerkstätten der Flotte, F. T.-Küstenstationen und Verwaltungszwecke.

Schließlich ist ein Zuschlag an Personal (5 Prozent) für Ausfälle aller Art erforderlich.

Ausrüstung der Flotte (Approvisionnements de la flotte).

Munition. Es ist zu unterscheiden zwischen dem normalen Munitionsetat an Bord und der zweiten Chargierung an Land. Ersterer läßt sich nicht durch Gesetz festlegen, da die Grundlagen für seine Bestimmung veränderlich sind, letztere muß

Jahr	Schlachtflotte						Flotte der unterseeischen Verteidigung	
	Linienschiffe		Aufklärungsschiffe		Hochseetorpedoboote		Unterseeboote	
	Stapellegung							
	Neubau	Ersatz	Neubau	Ersatz	Neubau	Ersatz	Neubau	Ersatz
1910	1	1 Ersatz: „Brennus"	—	—	8	—	1 zu 700 t	—
1911	2	—	—	—	—	—	1 zu 700 t	—
1912	—	2 Ersatz: „Carnot" u. „Charles Martel"	—	—	—	3 Ersatz: „Baliste" „Bélier" „Arquebuse"	1 zu 400 t, 3 zu 700 t	6 Ersatz: „Français" „Algérien" „Follet" „Castor" „Loutre" „Souffleur"
1913	1	1 Ersatz: „Jauré-guiberry"	—	—	—	—	4 zu 700 t	—
1914	—	2 Ersatz: „Bouvet" u. „Masséna"	—	—	—	—	4 zu 700 t	—
1915	—	2 Ersatz: „Charle-magne" u. „St. Louis"	—	—	—	2 Ersatz: „Claymore" „Obusier"	3 zu 700 t	3 Ersatz: „Dorade" „Otarie" „Phoque"
1916	2	—	—	—	—	—	2 zu 700 t	3 Ersatz: „Méduse" „Lydion" „Naïade"
1917	—	1 Ersatz: „Gaulois"	—	2 Ersatz: „Marseillaise" und „Jurien de la Gravière"	—	3 Ersatz: „Pierrier" „Stylet" „Tromblon"	—	7 Ersatz: „Bonite" „Thon" „Dursin" „Truite" „Alose" „Anguille" „Grondin"
1918	—	—	—	2 Ersatz: „Jules Ferry" u. „Amiral Aube"	—	—	—	8 Ersatz: „Sirène" „Triton" „Silure" „Espadon" „Aigrette" „Cigogne" „X" „Emeraude"
1919	—	1 Ersatz: „Suffren"	—	2 Ersatz: „Victor Hugo" u. „Léon Gambetta"	—	4 Ersatz: „Carquois" „Trident" „Mortier" „Fleuret"	—	4 Ersatz: „Opale" „Rubis" „Oméga" „Saphir"
	6	10	—	6	8	12	19	31
	16		6		20		50	

Bestand der Flotte							Bemerkungen
I. Schlachtflotte			II. Flotte der Auslandschiffe*)		III. Flotte der unterseeischen Verteidigung		
Dienstbereit							
Linienschiffe	Aufklärungsschiffe	Hochseetorpedoboote	Große Schiffe	Mittlere Schiffe	Küstentorpedoboote	Unterseeboote	
16	10	44	10	—	100	45 + 11 = 56	
16	10	44	10	—	100	56 + 12 = 68	Für Linienschiffe ist eine Bauzeit von drei Jahren, für Torpedo- und Unterseeboote eine solche von zwei Jahren vorgesehen.
16 + 6**) = 22	10	44 + 8 = 52	10	—	100	68 + 8 = 76	
22 + 1 = 23	10	52	10	—	100	76 + 1 = 77	
23 + 2 = 25	10	52	10	—	95	77 + 4 = 81	
25	10	52	10	—	85	81 + 4 = 85	
25 + 1 = 26	10	52	10	—	60	85 + 4 = 89	
26	10	52	10	—	60	89 + 3 = 92	
26	10	52	10	—	45	92 + 2 = 94	
26 + 2 = 28	10	52	10	—	45	94	

*) Bis 1920 kein Neubau.

**) 6 Schiffe der „Danton-Klasse."

zum mindesten das $1\frac{1}{2}$ fache des an Bord befindlichen Etats betragen; sie muß gleichzeitig mit dem Bau des Schiffes bereitgestellt werden.

Inventar und Material muß nicht nur für den laufenden Friedensbedarf, sondern auch für den weit größeren Kriegsverbrauch bereitgehalten werden. Die normalen Friedensvorräte werden im Kriege in kürzester Zeit aufgebraucht sein, auf ihre Neubeschaffung in Kriegszeiten ist keineswegs mit Sicherheit zu rechnen. Die Berechnung des Umfanges der Kriegsvorräte erfolgt durch den Minister unter Zugrundelegung einer bestimmten Anzahl von Kriegsmonaten und einer bestimmten Zahl von Seetagen pro Monat. Die Friedensvorräte werden für mindestens 9 Monate, soweit sie schnell zu beschaffendes Material betreffen, für mindestens 6 Monate bereitgehalten; der Höchstbetrag darf in der Regel den Minimalvorrat um nicht mehr als den Vorrat für 6 Monate überschreiten.

Ausbau der Häfen (Outillage des ports). Für die zu schaffende Flotte sind 4 Docks in Brest, 4 in Toulon, 2 in Cherbourg und 2 in Biserta erforderlich. Nach Ansicht des Oberen Marinerats muß nämlich die Zahl der Docks in den einzelnen Meeresteilen und die Zahl der Linienschiffe im Verhältnis von 2:10 stehen. Brest wird 4 und Cherbourg 2 Docks für die größten Schiffe besitzen, sobald die im Gang befindlichen Arbeiten vollendet sind. Für Toulon jedoch, wo der Bau eines großen Doppeldocks eingeleitet ist, müssen 2 weitere Docks und für Biserta, das noch kein Dock für große Schiffe besitzt, müssen ebenfalls 2 Docks vorgesehen werden. Ebenso muß Lorient, das als Bauhafen für große Schiffe in Betracht kommt, ein neues Dock erhalten. Dazu kommt eine Reihe von Hafenbauarbeiten, die durch die beabsichtigte Vergrößerung der Flotte bedingt sind (vgl. Märzheft, S. 373/74).

Die Durchführung des Gesetzes wird alljährlich bei den Etatsberatungen Gegenstand der Erörterung sein; die Mittel dafür werden jährlich im Etat oder in besonderen Gesetzentwürfen gefordert werden. Die Konstruktionsdaten der auf Stapel zu legenden Schiffe werden unter Mitwirkung des Oberen Marinerats ein Jahr vor der Kiellegung festgestellt; sie werden in einem besonderen Anhang des Etatsentwurfes niedergelegt, so daß das Parlament über sichere Unterlagen für die Etatsforderungen verfügt.

Die Denkschrift schließt mit der Feststellung, daß das Parlament vor die Entscheidung der Frage gestellt ist: „Will Frankreich eine Marine besitzen oder nicht?" Im Falle einer bejahenden Antwort stellt das vorgeschlagene Programm das Minimum der erforderlichen Aufwendungen dar; seine Einschränkung würde den Verfall der Marine besiegeln.

Bezüglich der Gestaltung des Bauplanes nach dem Gesetz vgl. die vorstehende Tabelle (S. 562/563).

Der Bericht M. Chaumets über das Flottengesetz.

Der Bericht M. Chaumets ist deshalb von besonderem Interesse, weil er auf die Vorzüge der gesetzlichen Festlegung des Flottenausbaus, die im Deutschen Reiche gerade in den letzten Jahren fast allgemeine Anerkennung gefunden haben, näher eingeht und Einwendungen, die dagegen erhoben werden könnten, im voraus wider-

legt. Von solchen Einwänden — die man auch bei uns bei Einbringung der Flottengesetze häufig genug hörte und die völlig erst in späterer Zeit verstummten, als sie sich in der Praxis als unbegründet erwiesen hatten — führt der Berichterstatter folgende an: „Die Marine ist in einer ewigen Entwicklung begriffen, die Fortschritte der Technik bedingen einen steten Wechsel; demgegenüber ist die starre Festlegung des Flottenausbaus durch ein Gesetz nicht angebracht. — Es ist auch nicht möglich, die Verhältnisse bei der Marine mit denen beim Heere zu vergleichen; die notwendige Zahl der Regimenter usw. läßt sich unschwer festsetzen; daraus ergibt sich ohne Schwierigkeit der erforderliche Personalbestand. Zahl und Art der Schiffe dagegen lassen sich nicht mit gleicher Sicherheit für längere Zeit vorausbestimmen. — Außer Deutschland hat keine größere Seemacht eine gesetzliche Grundlage für ihren Flottenbau geschaffen, insbesondere auch England nicht, das die Zahl der auf Stapel zu legenden Schiffe von Jahr zu Jahr nach den Baufortschritten der fremden Marinen bestimmt. — Schließlich hindert das starre Gesetz die Marineverwaltung daran, nachträglich erforderlich werdende Verbesserungen bei dem Ausbau der Flotte vorzunehmen." Auf diese Einwendungen antwortet M. Chaumet ungefähr wie folgt: „Das Beispiel Englands ist besonders wenig zutreffend, denn gerade dort ist das gesamte Volk von der Bedeutung einer überlegenen Flotte durchdrungen; gleichgültig, ob eine konservative oder liberale Regierung am Ruder ist, werden die Mittel zur Aufrechterhaltung der unbedingten Überlegenheit zur See gefordert und bewilligt. Anders in Frankreich, wo sich die Bevölkerung im allgemeinen, die Presse und das Parlament zum großen Teil der Marine gegenüber gleichgültig verhalten und wo die verhältnismäßig geringen bewilligten Summen noch dazu überaus schlecht ausgenutzt werden, weil der häufige Wechsel in der Leitung der Marine einen folgerichtigen und stetigen Ausbau der Flotte verhindert. »De là ces flottes d'échantillons, ces escadres de croiseurs impuissants, ces flottilles ruineuses de torpilleurs, qui ont coûté si cher au pays sans le doter d'une force réelle.« Das Gesetz von 1900 hatte den großen Nutzen, daß es die Kammer in den Stand setzte, den Minister Pelletan zur Durchführung des Bauprogramms M. Lanessans zu zwingen. Zwar wird kein Gesetz das französische Parlament auf die Dauer binden können, da stets ein neues Gesetz an die Stelle des alten treten kann, indessen besteht doch immer für Parlament und Regierung die moralische Verpflichtung zur Durchführung des Gesetzes. Das Flottengesetz soll nicht die Kategorien und Eigenschaften der erforderlichen Schiffe in starrer Weise festlegen; es soll auch nicht das Maximum des Flottenbestandes angeben, über das die Entwicklung nicht hinausgehen darf; es soll im Gegenteil das Minimum festsetzen, unter das die Stärke der Flotte nicht sinken darf, ohne daß die Sicherheit des Landes ernstlich gefährdet wird. Daß eine kräftige Entwicklung der Flotte entsprechend den Fortschritten der Technik und den Wandlungen in der Schiffstypenbewertung während der Gültigkeit des Flottengesetzes durchaus möglich ist, dafür führt M. Chaumet als Beispiel die deutsche Flotte an, deren Fortschreiten auf dem Grunde des durch die Novellen von 1906 und 1908 verbesserten Gesetzes von 1900 er des näheren darlegt. M. Chaumet faßt schließlich die bekannten Vorzüge des Flottengesetzes nochmals zusammen: Es sichert eine gleichartige, stabile Zusammensetzung der Flotte, gestattet ein gleichmäßiges Verteilen der Ausgaben auf

eine Reihe von Jahren, ermöglicht die methodische und regelmäßige Verteilung der Bauaufträge auf Staats- und Privatwerften, die ihre Betriebe danach auf längere Zeit einrichten und daher ökonomischer arbeiten können; es beeinflußt die Arbeiterfrage in günstiger Weise; schließlich bietet es eine Grundlage, auf der die Personalverhältnisse, ferner der Ausbau aller Institute, die an der Ausrüstung und Instandhaltung der Flotte beteiligt sind, in ökonomischer Weise im voraus für längere Zeit geregelt werden können. — Wir möchten dem hinzufügen, daß die Festlegung des für einen Staat im Hinblick auf die Bedeutung seiner Seeinteressen erforderlichen Flottenbestandes auf eine längere Zeit hinaus ohne Zweifel auch dem Frieden dienlich ist; denn es werden dadurch die alljährlichen Erörterungen in Parlament und Presse über die Zahl der zu bewilligenden Schiffe vermieden, wie sie z. B. in England an der Tagesordnung sind und die durch die ständigen Vergleiche der eigenen Flottenstärke mit der der übrigen Mächte nicht wenig dazu geeignet sind, Erbitterung und Entfremdung zwischen den Nationen hervorzurufen.

Weiter erörtert M. Chaumet die Fragen: „Ist das Bauprogramm des Flottengesetzes übertrieben umfangreich?“ und „Ist das Programm unzureichend?“ Die erstere vermag er unter Hinweis auf die Weltstellung Frankreichs und auf den Einfluß der maritimen Stärke auf die Bündnisfähigkeit — besonders England gegenüber — in überzeugender Weise zu verneinen; als Beleg dafür gibt er ferner eine Zusammenstellung der Flottenstärken für 1910, 1915 und 1920, abgesehen von England. In bezug auf die zweite Frage weist er nach, daß das Programm einen wesentlichen Fortschritt im Vergleich zur gegenwärtigen Lage der Marine darstellt und daß es eine Steigerung des Marinebudgets zur Folge hat, wie sie unter den finanziellen Verhältnissen der Gegenwart nur möglich ist: Von 297,1 Mill. ℳ im Jahre 1910*) wird das Budget auf 367,98 im Jahre 1916 steigen, um dann wieder auf 334,95 im Jahre 1919 herunterzugehen. Bei einer Besserung der Finanzlage wird eine weitere Steigerung immer noch möglich sein, auch werden voraussichtlich Reformen und Vereinfachungen im Betrieb der Marine Mittel für eine Vergrößerung des Bauprogramms in Zukunft verfügbar machen. Der Referent erinnert sodann daran, daß die Ausgaben für die Flotte eine Versicherungsprämie auf die Sicherheit Frankreichs darstellen und daß sie, da sie insgesamt im Inlande verbleiben, nicht nur den Arbeitern der Werften und Fabriken in den Häfen, sondern auch denen der Metallfabriken ganz Frankreichs, den Bergleuten der Kohlenbergwerke und selbst den Landleuten aller Landesteile zugute kommen.

Nach diesen Betrachtungen wirtschaftlicher Natur unterzieht der Berichterstatter das Gesetz einer Kritik vom militärischen Standpunkt. Den Typ des Linienschiffes von 23 467 Tonnen billigt er in allen Punkten,**) er hält ihn den gleichaltrigen Projekten der fremden Marinen für überlegen. Um ein homogenes Geschwader zu schaffen, daß 1915 dienstbereit sein kann, fordert er namens der Kommission, daß die sechs 1910 bis 1912 auf Stapel zu legenden Schiffe samt dem Ersatzschiff dem Typ der 1910-Schiffe angehören. Er gibt zu, daß die Kommission einen Augenblick

*) Die Budgets von 1910 bis 1919 siehe Aprilheft, S. 515.

**) Die Einzelheiten des Typs sind in der Hauptsache in den letzten Heften bereits unter „Frankreich“ wiedergegeben; einige Ergänzungen siehe im vorliegenden Heft ebendort.

gezögert habe, diesen Entschluß zu fassen, da technische Fortschritte, insbesondere auf dem Gebiet der Verbrennungsmotoren für große Schiffe, Änderungen in den Plänen der Serien von 1911 und 1912 wünschenswert erscheinen lassen könnten; doch habe der Gesichtspunkt der Homogenität den Ausschlag gegeben. — Die Heraufsetzung des Lebensalters der vor 1909 in Bau gegebenen Schiffe auf 25 Jahre mißbilligt M. Chaumet ebenso wie die Festsetzung der Lebensdauer der Torpedo- und Unterseeboote auf 17 Jahre statt auf höchstens 15 Jahre. Ein Bautempo von 3 Schiffen jährlich hält er im Hinblick auf die dadurch bedingte Ausschaltung der Konkurrenz und vor allem auf die unzureichende Leistungsfähigkeit der drei Artilleriewerkstätten, zu Ruelle, Creusot und St. Chamond, für unangebracht. — Die Steigerung des Personalbestandes der französischen Marine bei Durchführung des Gesetzes wird von M. Chaumet wie folgt angegeben:

	Seeoffiziere:	Maschinen-Ingenieure:	Zahlmeister:	Sanitätsoffiziere:	Adjutants principaux:	Mannschaften:
1911	1615	324	197	309	110	50 488
1919	1813	364	216	395	110	56 986

Am Ende seines Berichtes äußert der Referent seine Ansicht dahin, daß trotz des bevorstehenden Schlusses der Legislaturperiode die Kammer unverzüglich das Gesetz genehmigen sollte, ohne Furcht vor der Verantwortung für die finanziellen Folgen der Zukunft; denn während der gegenwärtigen Periode seien die Mißstände in der Marine aufgedeckt worden, vom gegenwärtigen Parlament müsse daher auch Abhilfe geschaffen werden.

Rückblick auf die bisherige Entwicklung. Besprechung des Gesetzes.

Der geringe Umfang des Flottenbauprogramms, dessen Durchführung der französische Finanzminister im Hinblick auf die Lage der Finanzen nur verantworten zu können geglaubt hat, sowie die pessimistischen Betrachtungen, welche die Presse im Anschluß an die Veröffentlichung des Flottengesetzes der maritimen Stellung Frankreichs gewidmet hat, lassen einen Rückblick auf die marinepolitische Entwicklung unsers westlichen Nachbarstaates und insbesondere eine Feststellung der Gründe angebracht erscheinen, dem der Rückgang der französischen Seemacht in den letzten Jahrzehnten zuzuschreiben ist. Dieser Rückgang wird von „Le Temps“ (9. Februar 1910) sehr scharf in folgendem Satze gekennzeichnet: „Dans la course à l'abîme de notre marine, tout ce qui est un obstacle à la chute finale ne peut qu'être bienvenu“; ebenso ist es der „Temps“, der feststellt, daß das Flottengesetz des — sicherlich vom besten Willen beseelten — Admirals de Lapeyrère die französische Marine doch nur an die Spitze der Marinen zweiten Ranges zu stellen vermag. Eine Betrachtung in diesem Sinne hat für uns aus dem Grunde besonderes Interesse, weil die Ursachen des Zurückbleibens der französischen Flotte — allgemein gesprochen — in einer Art der Entwicklung liegen, die derjenigen der seit dem Ende des 19. Jahrhunderts kräftig und stetig emporstrebenden deutschen Marine vielfach gerade entgegengesetzt ist: Auf der einen Seite ein langfristiges Flottengesetz, in dem nicht nur der Umfang der Seerüstung, sondern auch die Mittel festgelegt sind, die für ihren Ausbau in einem bestimmten Zeitraum aufzubringen sind; auf der anderen Seite wohl hin und wieder

ein Flottenprogramm, dessen Durchführung innerhalb einer gewissen Zeitspanne als erforderlich bezeichnet wird, darauf folgend aber in der Regel Abweichungen von dem Programm und erhebliche Verzögerungen in seiner Ausführung. Das Fehlen eines gesetzlichen Fundamentes für die Flotte mußte naturgemäß bei dem politischen System Frankreichs, das einen überaus schnellen Wechsel der obendrein in der Regel dem Laienstande angehörenden Minister zur Folge hat, ganz besonders verhängnisvoll wirken. Wenn bei dem dauernden Wechsel in der Leitung der Marineverwaltung — Admiral de Lapeyrère ist der 34. Marineminister seit dem deutsch-französischen Kriege — schon an sich eine folgerichtige und ökonomische Entwicklung der Marine in Frage gestellt war, so war die Spaltung der Ansichten, die im Seeoffizierkorps selbst über die für Frankreich zweckmäßige Schiffbaupolitik Jahrzehnte lang herrschte, vollends dazu geeignet, die Schaffung einer starken einheitlichen Flotte zu verhindern: Die Anhänger der jeune école, die seit den siebziger Jahren versuchten, die französische Flotte ihren Lehren gemäß zu gestalten, die anderseits im Laufe der Jahrzehnte ihre Ansichten immer mehr denen der alten Schule näherten und deren Stimme erst unter dem überwältigenden Eindruck der Lehren des ostasiatischen Krieges fast völlig verstummt ist, sind es gewesen, die die Hauptschuld an dem Siechtum der französischen Flotte tragen.

1872 wurde vom Admiral Pothuau eine Flottenvorlage eingebracht, die für 1874 folgenden Bestand an Schiffen vorsah:

> 16 Panzerschiffe 1. Klasse, 12 Panzerschiffe 2. Klasse, 20 Küstenpanzerschiffe, 8 Korvetten oder Fregatten, 8 Glattdeckskorvetten, 36 Avisos, 25 Transportschiffe, 32 Kanonenboote.

Diese Vorlage, die den Geschwaderkampf in den Vordergrund stellt, wurde Gesetz, indessen waren die jährlich aufzubringenden Mittel nicht festgelegt, so daß bald die tatsächlich bewilligten Etatsummen hinter den erforderlichen zurückblieben und die Durchführung des Programms verzögert wurde.

Bis zur Mitte der achtziger Jahre schritt dann die Entwicklung der Marine nur wenig vorwärts; die Lehren der jeune école, verkündet in erster Linie durch Admiral Aube, fanden inzwischen mehr und mehr Eingang. 1885 waren dienstbereit in der Schlachtflotte nur 10 Panzerschiffe, 5 Panzerkreuzer, 4 Küstenpanzer, 4 Kreuzer 1. bis 3. Klasse. Im Bau waren: 8 Panzerschiffe, 2 Panzerkreuzer und 3 ungeschützte Kreuzer. Gebaut waren bis 1885 außerdem 9 Torpedojäger und 80 Torpedoboote.

Ein Stillstand im Panzerschiffbau trat ein, als 1886 Admiral Aube die Annahme seines Kreuzerprogramms durchsetzte, das den Bau von 3 Küstenpanzern, 6 Kreuzern 1. Klasse, 10 Kreuzern 3. Klasse, 20 Torpedojägern, 50 Kanonenbooten und 100 Torpedobooten vorsah. Der Rücktritt des Admirals im Jahre 1887 hatte zur Folge, daß die Schiffbaupolitik wieder mehr in die Bahnen der alten Schule zurückgelenkt wurde. Nachdem nur ein Teil der Kreuzer (12 1. bis 3. Klasse) und Torpedofahrzeuge (8 Torpedojäger, 24 Torpedoboote) auf Stapel gelegt war, wurden Ende der achtziger Jahre bereits wieder 4 Linienschiffe und 9 Panzerkreuzer in Bau gegeben.

Die neunziger Jahre brachten eine Reihe von Bauprogrammen, die, vom Oberen Marinerat aufgestellt, keine Gesetzeskraft erlangten und von denen keines vollkommen durchgeführt wurde.

Das Programm von 1891 — 28 Linienschiffe (4 Geschwader zu je 6, dazu 4 als Ersatz) sowie 4 Kreuzer auf je 3 Linienschiffe —, das anfänglich in 10, später in 14 Jahren abgeschlossen sein sollte, zeigt eine gewisse Ähnlichkeit mit dem neuesten französischen Flottengesetz. Schon 1894 hat es jedoch eine andere Gestalt angenommen; man hält nunmehr folgenden Bestand für erforderlich: eine heimische Flotte von 24 Panzerschiffen, je 12 Kreuzern 1., 2. und 3. Klasse, 2 Schnellkreuzern; ferner eine Auslandflotte von 16 Kreuzern 1. Klasse und je 12 Kreuzern 2. und 3. Klasse. 1897 endlich fordert Admiral Besnard 28 Linienschiffe, 18 Panzerkreuzer und 18 geschützte Kreuzer, um damit den Projekten des als Anhänger der jungen Schule bekannten, 1896 und 1898 als Marineminister fungierenden M. Lockroy entgegenzutreten. Die wechselnden Strömungen in der Schiffbaupolitik führten Mitte der neunziger Jahre zu einem Stillstand im Linienschiffbau.

Den Ausgangspunkt für eine gesundere Weiterentwicklung der französischen Flotte bildet erst das Programm des Ministers de Lanessan, das 1900 als Gesetz genehmigt wurde und nicht nur den Ausbau der Flotte, sondern auch den der Häfen und Stützpunkte, der Küstenverteidigung und des Kabelnetzes vorsah. Der anzustrebende Bestand an Schiffen war auf

28 Linienschiffe, 24 Panzerkreuzer, 72 Torpedojäger, 202 Torpedoboote und 50 Unterseeboote

festgelegt. Das Gesetz ermächtigte den Minister, bis zum 1. Januar 1907 6 Linienschiffe, 5 Panzerkreuzer, 28 Torpedojäger sowie Torpedo- und Unterseeboote im Werte von 94,64 Mill. *M* zu bauen, um den Bestand bis zu diesem Termin aufzufüllen; die Bewilligungen der Kammer gingen über die Regierungsforderung weit hinaus.

Die ungestörte Durchführung vorausgesetzt, lieferte dieses Gesetz eine Grundlage, auf der die Weiterentwicklung sich in der Weise hätte vollziehen können, daß Frankreich seinen Platz in der Reihe der erstklassigen Seemächte ohne Schwierigkeit behauptete.

Wiederum war es ein Anhänger der jungen Schule, der diese Entwicklung hemmte und damit den Anlaß zu dem endgültigen Zurückbleiben der französischen Marine hinter den übrigen großen Flotten gab. Es ist in dieser Zeitschrift wiederholt eingehend dargelegt, wie der Minister Pelletan durch Zurückstellung des Linienschiffbaues, durch Änderung der Baupläne und Bevorzugung des Baues von Torpedo- und Unterseebooten die beabsichtigte Wirkung des Gesetzes von 1900 lahmlegte. Dem Wunsch der Kammer, den Ausbau der Flotte durch ein weiteres Gesetz festzulegen, der 1904 zum ersten Male geäußert wurde, kam Pelletan nicht nach, vor allem aus dem Grunde, weil er wußte, daß er für seine extreme Schiffbaupolitik der jeune école eine Mehrheit nicht finden würde. Der wiederholten Aufforderung, ein Bauprogramm vorzulegen, gab erst der Nachfolger Pelletans, M. Thomson, statt, der gemäß den Vorschlägen des Oberen Marinerates ein Programm von

38 Linienschiffen, 20 Panzerkreuzern, 6 Scouts, 109 Torpedojägern, 49 Verteidigungs-, 82 Angriffsunterseebooten und 170 Torpedobooten

als Anhalt für den weiteren Ausbau der Flotte, nicht als gesetzliche Grundlage, aufstellte.

Bis 1919 hätten danach 24 Linienschiffe und 6 Panzerkreuzer gebaut werden müssen. 6 Linienschiffe wurden 1907 in Bau gegeben, ihre Fertigstellung soll Ende

1911 zu erwarten sein. Aber die geringe Leistungsfähigkeit der französischen Werften — in vielen Beziehungen eine der Folgen des Regime Pelletan — in Verbindung mit der Schwierigkeit, die Ausgaben für Neubauten wesentlich zu steigern, zumal da Unterlassungen früherer Zeiten auf den verschiedensten Gebieten nachträglich gutzumachen waren, ließen bald erkennen, daß die Ausführung des Bauprogramms von 1906 sich nicht werde ermöglichen lassen. Die Absicht M. Thomsons, bereits 1909 weitere Linienschiffe auf Stapel zu legen, scheiterte an dem Widerstand des Finanzministers, und erst die Ergebnisse der parlamentarischen Untersuchung brachten es zuwege, daß weitere Kreise in Frankreich sich zu neuen größeren Opfern für die Flotte bereit erklärten. Indessen hat der Obere Marinerat sein im Sommer 1909 aufgestelltes Programm von

45 Linienschiffen, 12 Aufklärungsschiffen, 60 Torpedojägern, 84 Torpedobooten und 64 Unterseebooten

auf

28 Linienschiffe, 10 Aufklärungsschiffe, 10 Auslandschiffe, 52 Hochseetorpedoboote und 94 Unterseeboote

im Hinblick auf die finanzielle Lage reduzieren müssen. Bot der erste Vorschlag des Oberen Marinerates mit 45 Linienschiffen immerhin einen Bestand an Kampfkraft, der dem durch das Gesetz von 1900 vorgesehenen ungefähr gleich kam, so bedeutet die endgültige Festlegung des Schiffsbestandes, wie sie im Gesetz erfolgt ist, ein Zurückgehen auf etwa den Bestand des Programms von 1891 — den Verzicht auf die Behauptung des Platzes in der ersten Reihe der Seemächte. Die Nichtausführung des Gesetzes von 1900 in der vorgesehenen Zeit und das schwankende Verhalten der Marineverwaltung in den Jahren von 1902 bis 1909 haben Frankreich den rechten Augenblick verpassen lassen, in dem es noch möglich war, durch eine stetige, aber nicht übermäßige finanzielle Anstrengung sich einen Platz unter den großen Seemächten zu erhalten.

	Programm von			
	1900	1906	1909	1910
Linienschiffe	28	38	45	28
Panzerkreuzer	24	20	—	—
Aufklärungsschiffe	—	6	12	10
Auslandschiffe (zum Teil Panzerkreuzer)	—	—	—	10
Torpedojäger oder Hochseetorpedoboote	72	109	60	52
Torpedoboote	202	170	84	—
Unterseeboote {für Angriff / für Verteidigung}	50	82 / 49 } 131	64	94

Die Zusammenstellung der Bauprogramme seit 1900 zeigt, wenn man zunächst von den durch rein finanzielle Rücksichten bedingten Zahlen des neuesten Programms absieht, das Bestreben der französischen Marineverwaltung, in erster Linie eine starke Schlachtflotte zu schaffen, ob sie nun aus Linienschiffen und Panzerkreuzern (wie 1900 und 1906) oder nur aus Linienschiffen (wie 1909) zusammengesetzt gedacht ist. Daß seit 1909 nur Linienschiffe, keine Panzerkreuzer mehr vorgesehen sind, erklärt sich einerseits dadurch, daß in Frankreich die Idee des Einheitskampfschiffes stets zahlreiche Anhänger gefunden hat — es sei nur auf die Projekte von Fournier, Lockroy und Ch. Bos hingewiesen —, anderseits aber auch dadurch, daß man, nachdem einmal Frankreich beim Bau einer Hochseekampfflotte hinter den übrigen großen Seemächten

zurückgeblieben war, vor allem Schiffe auf Stapel legen wollte, die Kampfkraft in ihrer reinsten Form verkörperten. Weiter aber fällt bei der Gegenüberstellung der Bauprogramme die Verminderung der Zahl an Fahrzeugen derjenigen Typen in die Augen, die als Typen der jeune école, für die engere Küstenverteidigung bestimmt, bezeichnet werden können. Das kleine Torpedoboot mit seinem geringen Aktionsradius und seiner mangelhaften Seefähigkeit ebenso wie das reine Verteidigungsunterseeboot wird aus den Listen verschwinden; es bleiben nur Hochseetorpedoboote und Unterseeboote von 400 bis 700 Tonnen übrig, von denen die Hochseetorpedoboote zu engstem Zusammenoperieren mit der Hochseeflotte bestimmt sind. Es ist diese Wandlung nicht etwa nur in der persönlichen Ansicht der betreffenden Leiter der Marineverwaltung begründet — zumal da gerade diese Programme ja die Billigung des aus Admiralen gebildeten Oberen Marinerates gefunden haben —, es kommt in der fast allgemeinen Zustimmung, der das neue Programm hinsichtlich der Art seiner Zusammensetzung begegnet ist, auch die Wandlung zum Ausdruck, die im Laufe der Jahre, vor allem seit dem japanisch-russischen Kriege, die Lehren der jeune école erfahren haben. Spricht sich doch selbst der Admiral Fournier in seinem neuesten Werk „Politique navale" in erster Linie für die Notwendigkeit einer starken Schlachtflotte aus. Nur von Unterstützung der Hochseeflotte durch die Mittel des Kleinkrieges, nicht mehr von ganzem oder teilweisem Ersatz der Hochseeflotte durch diese hört man heute in Frankreich, im Geburtslande der jeune école, sprechen. Frankreich hat heute — zu spät — die Unrichtigkeit jener Lehren eingesehen, die so lange Jahre den stetigen Ausbau der Flotte gehemmt und deren Befolgung trotz großen Kostenaufwandes die französische Flotte von dem zweiten Platze in der Reihe der Seemächte hat herabsinken lassen, ohne daß heute eine Hoffnung für sie vorhanden ist, diesen Platz jemals wieder einnehmen zu können.

„Wir in Frankreich wissen — und wir wissen es so gut, weil wir es am eigenen Leibe erfahren haben —, was die Schaffung von Flottillen kostet. Ist sie billiger als der Bau von Hochseeschiffen? Nein! Ist sie sicherer? — — —" Dieser Klageruf des bekannten Marineschriftstellers C. Pierreval ist besonders bezeichnend für die heutige Lage der französischen Marine.

Auf die Typenfrage „Linienschiff—Panzerkreuzer" hier näher einzugehen, um zu prüfen, inwieweit die geplante Zusammensetzung der Hochseeflotte nur aus Linienschiffen gerechtfertigt ist, liegt kein Grund vor; denn erstens sind es, wie bereits erwähnt, weniger typentechnische als finanzielle Rücksichten, die zur Auslassung der Panzerkreuzer aus dem Programm geführt haben, anderseits aber läßt sich heute noch gar nicht übersehen, wie die 1917 auf Stapel zu legenden Aufklärungsschiffe, entsprechend der bis dahin noch bevorstehenden Entwicklung der Schiffstypen, gestaltet sein werden. Der weit gefaßte Begriff der éclaireurs würde das erneute Auftauchen des Panzerkreuzers nicht ausschließen. — Die Schaffung einer lediglich auf den Auslandsdienst zugeschnittenen und sich nur aus besonders für diesen Dienst gebauten Schiffstypen großen Gefechtswertes, also besonderen Auslandpanzerkreuzern zusammensetzenden Auslandflotte scheint vom ökonomischen Standpunkte nicht vorteilhaft. Denn die Bedürfnisse der Vertretung der Flagge im Auslande wechseln mit der politischen Lage; eine dadurch mögliche vorübergehende Verstärkung der heimischen Flotte

durch Einheiten der Auslandflotte wird sich aber leichter und wirksamer durchführen lassen, wenn die Auslandtypen auch den Erfordernissen der heimischen Kriegführung entsprechen. Anderseits bauen heute auch Seestaaten zweiten Ranges, wie Brasilien, Argentinien, die Türkei, in Kürze wohl auch Chile, Kampfschiffe, die denen der europäischen Mächte materiell kaum nachstehen. Selbst ihnen gegenüber werden daher nur vollwertige Kampfschiffe der europäischen Staaten mit Erfolg auftreten können. Auch diese Frage ist indessen heute für Frankreich noch nicht brennend, da erst für 1920 der Neubau solcher Auslandschiffe geplant ist. — Die Bestimmung, daß die in Zukunft zu bauenden Hochseetorpedoboote zum Zusammenwirken mit der Flotte unter allen Verhältnissen geeignet sein müssen, entspricht dem Vorgehen aller größeren Seemächte in heutiger Zeit — gerade Frankreich ist in dieser Beziehung, beeinflußt durch das System der défense mobile, das das Kleben der Flottillen an der Küste verkörperte, sehr spät vorgegangen.

Die Festsetzung der Lebensdauer der Linienschiffe und Kreuzer auf 20 Jahre ist dem deutschen Plane entsprechend erfolgt. Die Erhöhung der Altersgrenze der bisher auf Stapel gelegten Linienschiffe auf 25 Jahre soll eine Verminderung der in den nächsten Jahren, während derer die Vermehrungsbauten zu bewilligen sind, auf Stapel zu legenden Schiffe und damit eine finanzielle Erleichterung bewirken.

Der Indiensthaltungsplan des Flottengesetzes sieht die volle Besetzung aller Geschwader vor; damit ist für die Ausbildung ein ganz ungeheurer Vorteil geschaffen. — Wundernehmen könnte es, daß die Zahl der Einheiten des Geschwaders auf sechs festgesetzt ist, nachdem in der Fachpresse gerade in letzter Zeit häufig für das Geschwader zu acht Schiffen eingetreten wurde und auch die Zahl von 45 Linienschiffen — fünf Geschwader zu je acht Schiffen, fünf als Materialreserve — des Programms 1909 auf den bevorstehenden Übergang zu dieser Formation schließen ließ. Indessen haben vielleicht auch hier finanzielle Gesichtspunkte über die militärischen den Sieg davon getragen. Ohne Zweifel unzulänglich ist, wie auch M. Chaumet betont, die Zuteilung von nur zwei Aufklärungsschiffen zu jedem Geschwader; anscheinend ist eine ausgiebige Verwendung der Hochseetorpedoboote für Aufklärungs- und Sicherungszwecke geplant; indessen dürfte hierin eine Sparsamkeit zu erblicken sein, die bei weiter reichenden Operationen ein Versagen der Aufklärung leicht zur Folge haben könnte. — Der Plan für den Ausbau der Häfen beschränkt sich auf die notwendigsten Bauten, jedoch sichert er — im Falle seiner ungestörten Ausführung — die Schaffung einer genügenden Zahl von Docks und Reparaturgelegenheiten für den projektierten Flottenbestand.

Die Verhandlungen in der Deputiertenkammer und im Senat.

Die Einbringung des Entwurfs eines Gesetzes betreffend die Stapellegung von 2 Linienschiffen im Jahre 1910, die Ende März erfolgte, wird damit begründet, daß die Kammern infolge der Fülle der vor dem Schluß der Legislaturperiode noch zu erörternden Fragen voraussichtlich nicht in der Lage sein würden, das Flottengesetz zu erledigen. Besondere Mittel als erste Rate für den Bau der beiden Schiffe werden nicht gefordert, da der Minister hofft, diese — in Höhe von 3,6 Mill. *M.* — aus dem Ertrag des Verkaufs veralteter Schiffe beschaffen zu können. Die Kon-

struktionsdaten der Schiffe sind in einem Anhang des Gesetzentwurfes niedergelegt. — Die Verhandlungen über diesen Gesetzentwurf wickelten sich sowohl in der Deputiertenkammer wie auch im Senat glatt ab. In der ersteren trat Admiral Bienaimé für eine Herabsetzung des Baupreises ein, der für die „Danton"-Klasse anfänglich auf 2000 M pro Tonne berechnet, später aber auf 2400 M gestiegen sei. Dabei wies er auf die weit geringeren Baupreise in Deutschland — für „Nassau" angeblich 1941 M pro Tonne — hin, die vor allem durch die infolge des Flottengesetzes vorhandene Stabilität in den Bestellungen bedingt würden. Außer durch die Unregelmäßigkeit der Bauaufträge seien die hohen Baukosten in Frankreich durch die von den Lieferanten getroffenen Übereinkommen, die Ausschaltung der Konkurrenz, die unpünktlichen Zahlungen durch die Marineverwaltung und die scharfen Abnahmebedingungen verursacht. Diesen Ausführungen schloß sich der Berichterstatter, M. Chaumet, an, der als weitere Ursachen die früher üblich gewesene fortgesetzte Abänderung der Baupläne und die französische Zollpolitik anführte. Die von der französischen Marine gezahlten höheren Preise für Artilleriematerial hält der Referent bei der größeren Lebensdauer der französischen Geschütze für nicht unberechtigt. Der Minister erklärte, er wolle durch die Vorlage nur den Ersatz von zwei veralteten Schiffen sichern*), keineswegs jedoch das Parlament zur Bewilligung des gesamten Gesetzes verpflichten, dessen Annahme er allerdings beim Wiederzusammentritt der Kammern auf das energischste betreiben werde. Er bezeichnete die Ablehnung des Entwurfes als einen entscheidenden Schritt in der Richtung auf den Verfall der französischen Marine. Ein Zwischenfall wurde zum Schluß dadurch hervorgerufen, daß M. Doumer, der Generalberichterstatter des Budgets, das Flottengesetz als „morceau de littérature" bezeichnete, eine Auffassung, die sowohl vom Marineminister als auch von M. Chaumet und dem Admiral Bienaimé auf das entschiedenste bekämpft wurde. Wenn auch M. Doumer den Eindruck seiner Bemerkung abzuschwächen suchte, indem er erklärte, für ihn liege der Schwerpunkt in der Bewilligung der beiden Schiffe, so zeigt doch sein Auftreten, wie wenig die Erkenntnis der inneren Bedeutung des Flottengesetzes in der französischen Kammer bisher Allgemeingut geworden ist. — Der Entwurf wurde von der Kammer mit 428 gegen 131 Stimmen genehmigt.

Im Senat trat zunächst Baron Destournelles de Constant der Bewilligung entgegen, indem er erklärte, die beiden Linienschiffe seien nur ein Teil des neuen Bauprogramms, zu dessen Genehmigung man sich durch die Annahme des vorliegenden Entwurfes verpflichten würde. Der Marineminister wiederholte demgegenüber die in der Kammer bereits abgegebene Erklärung, Frankreich besitze zur Zeit nur 16 Linienschiffe, von denen 9 veraltet seien; deshalb sei die Forderung von zwei Linienschiffen ein äußerstes Minimum, 3 bis 4 Linienschiffsneubauten würde dieser Lage weit eher entsprechen als nur 2. Frankreich müsse sich gegen die Gefahr einer feindlichen Landung schützen, die durchaus im Bereich der Möglichkeit liege; der Gegner könne bei günstiger Wahl von Zeit und Ort innerhalb 24 Stunden nach dem Kriegsausbruch eine Division an der französischen Küste landen; dagegen böten Landtruppen allein

*) Nach dem dem Gesetz beigefügten Bauplan handelt es sich 1910 um einen Ersatzbau („Brennus") und einen Neubau.

keinen hinreichenden Schutz. Der Berichterstatter der Finanzkommission empfahl unter Hinweis auf die Überlegenheit der geforderten Schiffe gegenüber den projektierten der fremden Marinen die Annahme des Gesetzentwurfes, die nach kurzen Erörterungen über die Kaliberfrage und das Turbinenproblem einstimmig erfolgte.

Die Aufnahme, die das Flottengesetz bisher in Parlament und Presse gefunden hat, berechtigt zu der Vermutung, daß es in der neuen Legislaturperiode vom Parlament genehmigt werden wird, zumal da die Neuwahlen eine wesentliche Änderung in der Zusammensetzung der Kammer nicht herbeigeführt haben. Insbesondere der Senat zeigte sich zur Bewilligung der für den Ausbau der Flotte erforderlichen Mittel durchaus bereit; trotz der gegenteiligen Erklärung des Ministers bekannte sich der Berichterstatter, M. Monis, zu der Auffassung, daß der Senat sich mit der Bewilligung der beiden Linienschiffe moralisch zur Genehmigung des Baus eines Geschwaders von 6 Schiffen verpflichte, ohne daß hiergegen Einspruch erhoben wurde. Berechtigt sind die Hoffnungen, die man an die Annahmen des Entwurfs knüpft, allerdings nur dann, wenn der Bauplan sowohl für die Schiffe und Fahrzeuge, wie für die Landbauten wirklich gesetzliche Kraft erhält. Andernfalls ist die Bedeutung des Gesetzes nicht höher einzuschätzen, als die der bisher ausgearbeiteten Bauprogramme. Die Aufnahme des Gesetzes in der Presse ist dauernd eine günstige; die Stimmen, die die Forderungen als zu gering bezeichnen, überwiegen fast die gegenteiligen, wenn man von Politikern wie M. Pelletan absieht, der von jeher an dem Ruin der französischen Marine gearbeitet hat. Für ein energischeres Vorgehen tritt neben der „Ligue Maritime“ vor allem unermüdlich M. Charles Bos in seinem Organ „La Vie Maritime“ ein, der die Hoffnung, Frankreich auch fernerhin in der ersten Reihe der Seemächte zu sehen, immer noch nicht aufgeben möchte und daher ein umfangreiches Bauprogramm und die Deckung der Kosten durch eine Anleihe befürwortet. Er ist zweifellos einer der wenigen Politiker in Frankreich, die die Folgen der dauernden Schwächung der französischen Marine für die politische Stellung Frankreichs klar übersehen und ihre Ansicht darüber ohne Zurückhaltung äußern, während die Mehrzahl der Politiker sich durch Phrasen über den Ernst der Lage hinwegzutäuschen sucht und ihre Hoffnung mehr auf die Ententen und Bündnisse als auf die eigene Kraft des Landes setzt — ein gefährliches Beginnen, das zudem einer Großmacht nicht ansteht, die eine Rolle auf dem Schauplatz der Weltpolitik auch in Zukunft zu spielen gewillt ist.

Rdr.



Der wirtschaftliche und politische Stand Kanadas.

Kanada zieht von Jahr zu Jahr mehr die Aufmerksamkeit auf sich. Erst seit verhältnismäßig kurzer Zeit sind die großen natürlichen Reichtümer und die wirtschaftlichen Aussichten des Landes in weiteren Kreisen bekannt geworden. Die allgemeine Auffassung, welche die Kanadier zum Teil selbst teilten, war die, daß das wirtschaftlich entwicklungsfähige Land ein schmaler Streifen von einigen hundert englischen Meilen Breitenausdehnung sei, der sich vom Atlantischen zum Stillen Ozean erstreckte. Der ausgedehnte Norden und große Teile des Nordwesten wurden als ein unbegrenztes Ödland angesehen, und als die Bevölkerung zunahm, wanderte ein nicht unbeträchtlicher Teil der jüngeren Generation, der allgemeinen Bewegung folgend, in die mittleren und westlichen Staaten der Union ab.

In den letzten Jahren hat nun ein allgemeiner Umschwung der Anschauungen Platz gegriffen; an Stelle der Auswanderung nach den Staaten aus Kanada ist eine starke Einwanderung nach dem kanadischen Westen und Nordwesten, nicht zum geringsten Teil aus den Vereinigten Staaten getreten. Die Erschließung des Nordwestens, die gewaltige Ausdehnung des Weizenbaues dort, die Auffindung ausgedehnter Kohlenlager, die Entdeckung von Kupfer, Silber und Gold, der industrielle Aufschwung der östlichen Provinzen, der eine Folge des steigenden Bedarfs an Industrieerzeugnissen war, die stetig wachsende Ausfuhr von Getreide und anderen landwirtschaftlichen Produkten und last not least der schnelle und weitschauende Ausbau des Eisenbahnnetzes, kurz, der gewaltige wirtschaftliche Aufschwung der Dominion von einem Ozean zum andern hat den Umschwung bewirkt und den Kanadiern ein starkes Vertrauen auf die große Zukunft ihres Landes gegeben.*)

*) Die gesamte Weizenproduktion Kanadas betrug im Jahre 1909: 166 744 000 Bushels, 1908: 112 134 000 Bushels, im Durchschnitt 22 Bushels pro Acre (1 Acre = 4050 qm, 1 Bushel = 36,35 Liter). Etwas mehr als die Hälfte wurde in der Provinz Saskatchewan hervorgebracht: 88 668 692 Bushels, 1908: 50 654 692 Bushels.

Gesamte Halerernte 1909: 354 912 000 Bushels, davon Saskatchewan: 100 521 250 Bushels, 1908: 48 379 838 Bushels. In Anbetracht des großen Bedarfs an Viehfutter ist die Haferernte von besonderer Bedeutung.

Gersteproduktion im ganzen 56 975 000 Bushels.

Rußland: Weizenproduktion 1909: 563 329 779 Bushels, 1908: 404 153 158 Bushels,
Argentinien: " 1909: 172 300 000 Bushels, 1908: 161 700 000 Bushels.

Der „Toronto Globe" fügt diesen Zahlen die Bemerkung hinzu, daß Kanada bei diesem Entwicklungstempo bald das Kornlager der Erde werden würde, besonders weil die Qualität des Weizens hervorragend sei.

Auch die Metallproduktion hat zugenommen, wenn auch die Preise für Silber, Kupfer und Blei nicht günstig waren.

Wert der Goldproduktion 1908: 9 559 274 Dollars,
" " Silber " 1908: 20 000 000 Unzen, 1907: 12 1/4 Mill. Unzen,
" " Blei " 1908: 45 725 886 Pfund, 1907: 47 738 703 Pfund.
" " Kohlen " in 1908 und 1907 rund 10 Mill. Tonnen.

* * *

In den letzten 14 Jahren — seit 1896 — hat Kanada unter Leitung Sir Wilfried Lauriers, des liberalen Premierministers, eines Mannes von hervorragender politischer Begabung und fortreißender Persönlichkeit, diesen ungeahnten Aufschwung genommen. Es ist als eins der wichtigsten und sich stetig entwickelnden Länder der Welt bekannt, seine Hilfsquellen und wirtschaftlichen Möglichkeiten sind heute Faktoren im internationalen Wirtschaftsleben, und seine Stellung innerhalb des Britischen Reiches ist hervorragend und mächtig geworden.

In einer Wahlrede zu Jackson Point 1908 sagte Sir W. Laurier: „. . . ich habe mein Leben an die Aufgabe gesetzt, Kanada zu einigen, es zu einer Nation innerhalb des Britischen Reiches zu machen, und was auch immer die Entscheidung dieses Landes sein mag, ich kann mit Stolz auf die letzten 12 Jahre zurückblicken." Zu Lauriers größten Verdiensten gehört die Zusammenfassung des britischen und des französischen Elements in Kanada, die einander bis dahin, wenn nicht feindlich, so doch getrennt und innerlich fremd gegenübergestanden hatten, zu gemeinsamer Arbeit an den großen Aufgaben der Nation.

Äußerlich wurde dem Abschluß der Einigung Ausdruck gegeben durch die internationale Feier in Quebec im Juli 1908, aus Anlaß des 300 jährigen Bestehens der Stadt. Die Plains of Abraham, bei Quebec, jener Schauplatz des letzten erbitterten Ringens der beiden Nationen um die Herrschaft auf dem neuen Kontinent, wurden bei dieser Gelegenheit das Eigentum der kanadischen Nation, der sie in Zukunft als Nationalpark und Stätte eines großen Friedensdenkmals dienen sollen.

Aus dem Wahlkampf des Jahres 1908 ist Sir W. Laurier wieder siegreich hervorgegangen, getragen von dem Vertrauen der großen Mehrheit der Nation, deren Wahlparole war: let Laurier finish his work and let Borden talk. (Mr. Borden, Führer der konservativen Opposition.)

Die Handelspolitik Kanadas ist im Februarheft der Marine-Rundschau 1906 eingehend behandelt worden (Dr. Hans Plehn: „Politische und wirtschaftliche Probleme in Kanada") und braucht deshalb an dieser Stelle nur gestreift und bis zum heutigen Tage ergänzt zu werden.

Als die liberale Partei 1896 ans Ruder kam, hat sie sich allerdings wenig an ihre Grundsätze aus der Oppositionszeit gehalten. Von Gegenseitigkeit im Verkehr mit den Vereinigten Staaten, größter Sparsamkeit, Gegnerschaft gegen die Schutzzölle und demokratischen Regierungsformen war je länger je weniger die Rede. Im Gegenteil haben sich die Liberalen konservative Grundsätze geschickt zu eigen gemacht.

Bis zum Parlamentsschluß im Jahre 1908 hat die Dominion 10 Parlamente gehabt. Während der ersten 30 Jahre (von 1867 ab) waren die Konservativen fast unausgesetzt am Ruder. Nur einmal, von 1874 bis 1878, mußten sie auf kurze Zeit infolge einiger Vorkommnisse beim Bau der Canadian Pacific-Bahn zurücktreten. 1878 kamen die Konservativen auf Grund eines Programms wieder zur Macht, das den Schutz der kanadischen Industrien in sich schloß.

Während der auf die Konföderation Kanadas unmittelbar folgenden Jahre waren beide großen Parteien im Lande Anhänger eines Zollsystems, das auf Erhöhung der Staatseinnahmen im Gegensatz zum Schutz der nationalen Wirtschaftszweige abzielte.

Erst die ausgedehnte und langandauernde wirtschaftliche Depression, die 1870

einsetzte, führte zu einer Erhöhung der Zölle unter den Liberalen und zu einer Agitation innerhalb beider Parteien zu ihrer weiteren Erhöhung in der Absicht, die nationale Arbeit mehr zu schützen. Sir John Macdonald brachte mehrfach eine Resolution ein: „for such a readjustment of the tariff as would aid in alleviating the stagnation of business and afford fitting encouragement and protection for the straggling manufactures and industries as well as to the agricultural products of the country."

Der von den Konservativen 1879 auf Grund dieser Erklärung aufgestellte „nationale Tarif" rief dennoch die Opposition der Liberalen hervor. Bis zum Jahre 1888 hielten diese im allgemeinen an dem Prinzip des „tariff for revenue" fest, trotzdem auch innerhalb ihrer Partei eine Strömung für Schutzzölle bestand.

Dann kam eine Bewegung zugunsten einer „wirtschaftlichen Einigung" mit den Vereinigten Staaten auf, die ihren Ursprung nicht in der liberalen Partei hatte, sondern von kanadischen Bewohnern der Staaten ausging. Die Liberalen griffen jedoch diese Politik auf und erhoben sie unter dem Schlagwort „unbeschränkte Reziprozität" zu ihrer Plattform. Sie hatten kein Glück damit, ihr Programm hatte wenig Zugkraft, die Behandlung Kanadas seitens der Union war nicht dazu angetan, ihnen Anhänger zu verschaffen; schon damals war der Wunsch nach verbesserten Handelsbeziehungen zum Mutterlande rege, der McKinley Tarif (1890) enthielt viele Härten für Kanada, er verbot nahezu die Ausfuhr der Bodenprodukte Kanadas. Unter Clevelands Präsidentschaft trat eine momentane Besserung der Handelsbeziehungen ein, aber die Wahl McKinleys führte zu dem alten Zustande zurück (1896).

Während dieser ganzen Zeit hatte eine Gruppe kanadischer Imperialisten stets an dem Gedanken der Vorzugszölle innerhalb des Reiches und letzten Endes dem einer wirtschaftlichen Einigung des Ganzen festgehalten. Sogar Sir Wilfried Laurier hatte schon 1887 erklärt, daß er dem Gedanken einer kommerziellen Allianz des Reiches dem eines Zollvereins mit den Vereinigten Staaten den Vorzug gäbe. Im kanadischen Parlament kam die Frage zum ersten Male 1892 zur Sprache. Die Kolonialkonferenz 1894 erklärte sich ebenfalls für ein Zollabkommen innerhalb des Reiches.

1896 kamen die Liberalen infolge scharfen Niederganges im Handel ans Ruder, und 17 Jahre waren vergangen, ehe sie Gelegenheit hatten. die versprochene Revision des Tarifes vorzunehmen. Einige Änderungen fanden statt, an dem schutzzöllnerischen Charakter wurde nichts Wesentliches geändert; ohne große Gefährdung der Lage der Industrie waren bedeutende Zollermäßigungen nicht möglich, das Prämiensystem zur Hebung der Industrien wurde sogar noch erweitert. Von nennenswerten Zugeständnissen an die Vereinigten Staaten wollte die öffentliche Meinung nichts wissen. Sir Wilfried Laurier erklärte: „Ich bin Freihändler, aber ich weiß, daß wir keine Freihandelspolitik in diesem Lande einführen können, ohne ernstes Unheil herbeizuführen. Durch den Vorzugszoll für England haben wir den Konsumenten eine bedeutende Erleichterung verschafft, ohne den Fabrikanten zu schädigen". Ihr Versprechen einer Ermäßigung der Zölle lösten die Liberalen auf andere Weise ein. Den aus Großbritannien stammenden Waren wurde eine Vorzugsbehandlung eingeräumt, die mit einer Reduktion von 1/8 gegenüber dem allgemeinen Tarif begann, dann auf 1/4 und schließlich 1/3 festgesetzt wurde. Diese Ermäßigung blieb bis zum Finanzjahr

1906/07 in Kraft; in diesem Jahre wurden drei Arten der Zollbehandlung festgesetzt: die allgemeine, die mittlere und die Vorzugsbehandlung. Der mittlere Tarif war geschaffen, um als Basis bei Verhandlungen mit anderen Ländern zu dienen, bei denen Kanada eine günstigere Behandlung seiner Erzeugnisse erwartete. In bezug auf den Zolltarif der Liberalen sagte Sir Wilfried Laurier: „Die »nationale« Zollpolitik der Tories ist tot, der jetzige Tarif ist eine Änderung in der Absicht, dem Staate Einnahmen zu verschaffen. Die Vorzugsbehandlung Großbritanniens usw. ist eine neue Sache, aber schon jetzt ein ebenso feststehender Bestandteil der kanadischen Politik wie andere organische Gesetze."

Nach Gewährung der Vorzugsbehandlung kündigte Großbritannien auf Ansuchen Kanadas seine Handelsverträge mit verschiedenen anderen Ländern. Auf Grund dieser Verträge sollten dieselben Vergünstigungen, die dem Mutterlande durch die Kolonien gewährt wurden, auch auf die fremden Vertragsländer ausgedehnt werden. Deutschland war eins dieser Länder, und bei Ablauf des Vertrages mit Großbritannien antwortete es damit, daß es seinen Maximal-Tarif auf kanadische Waren zur Anwendung brachte. Nun entspann sich ein Zollkrieg, denn Kanada legte nun seinerseits eine besondere Zollerhöhung auf deutsche Waren. Das Ergebnis dieses Streites war, daß kanadische Industrieerzeugnisse noch besser vor deutscher Konkurrenz geschützt wurden als bisher. Die kanadisch-deutschen Handelsbeziehungen sind seitdem dauernd zurückgegangen. Eine deutsche Vereinigung wurde gebildet in der Absicht, bessere Handelsbeziehungen mit Kanada und anderen Ländern anzubahnen, auch Unterhandlungen der Regierungen haben stattgefunden.

Inzwischen hat Kanada die Großbritannien gewährte Zollbegünstigung auch auf andere britische Kolonien ausgedehnt, die ihrerseits Kanada Zugeständnisse einräumten. Dann tat es einen weiteren Schritt, indem es mit Einverständnis des Mutterlandes 1908 einen Handelsvertrag mit Frankreich auf Grund des mittleren — intermediate — Tarifes und zahlreicher besonderer Vergünstigungen abschloß; der Tarif tritt jetzt in Kraft, und zur besonderen Förderung der französisch-kanadischen Handelsbeziehungen ist eine direkte regelmäßige Dampferlinie zwischen beiden Ländern eingerichtet worden.

Während diese Zeilen entstanden, ist dem Tarifkriege zwischen Deutschland und Kanada, der seit 1903 geführt wurde, durch ein provisorisches Übereinkommen im beiderseitigen Interesse ein Ende gemacht worden. Mit dem 1. März 1910 hat die unterschiedliche Behandlung der Waren beiderseits in der Hauptsache aufgehört. Deutschland wird nunmehr gewisse kanadische Erzeugnisse (25) nach den Sätzen seines Konventionaltarifs zulassen, während Kanada den Aufzoll von 33 1/3 Prozent — Surtaxe —, mit dem bisher die deutschen Waren belastet waren, aufhebt.

Wenn das Übereinkommen auch nur eine beschränkte Anzahl von kanadischen Erzeugnissen umfaßt, so sind es doch gerade solche, für welche Kanada überhaupt — wenn auch in vielen Fällen erst in späterer Zeit — auf ein Absatzgebiet in Deutschland rechnen kann, wie landwirtschaftliche Maschinen, Getreide, Früchte, Holz, lebendes Vieh (die Seucheverhütungsbestimmungen bleiben in vollem Umfange bestehen), Fleisch, Leder, Holz für die Papierindustrie, Fische, Häute, Holzgeist, Kalziumkarbid, u. a.

Rund 2 Jahre haben die Verhandlungen zur Verbesserung der Handelsbeziehungen gedauert. Für Deutschland war eine Verständigung sehr erwünscht geworden, wenn es sich überhaupt einen nennenswerten Anteil an dem aussichtsreichen kanadischen Markte sichern wollte, denn Kanadas Beziehungen zu anderen Ländern sind in den letzten Jahren durch die Vorzugsbehandlung des Mutterlandes und den Abschluß des französisch-kanadischen Handelsvertrages in eine neue Phase getreten.

Deutschland strebte natürlich für seine Einfuhr nach Kanada nach denselben Vergünstigungen wie Frankreich, aber im Unterhause führte der Handelsminister, Mr. Fielding, bei Besprechung des Abkommens aus, daß der Augenblick dem Abschluß eines umfassenden Handelsvertrages mit Deutschland nicht günstig gewesen sei, trotzdem habe man das Übereinkommen geschlossen, um wenigstens vorläufig bessere Handelsbeziehungen zwischen beiden Ländern zu schaffen. Rein wirtschaftliche Gesichtspunkte dürften bei der bisherigen völlig ablehnenden Haltung der kanadischen Regierung nicht allein maßgebend gewesen sein; politische Momente, verstärkt durch die imperialistische Bewegung, haben dabei mitgewirkt.

Wenn man die neu geschaffene Lage überblickt, so hat Kanada Konzessionen, wenn auch keine bedeutenden, gemacht, um seine frühere Stellung auf dem deutschen Markt wiederzugewinnen. Der Unterschied in der Zollbehandlung deutscher und englischer Waren ist immer noch 50 bis 60 Prozent. Kanada steht nach wie vor auf dem Standpunkt, daß die Vorzugsbehandlung des Mutterlandes keine rein wirtschaftliche, sondern gleichzeitig eine politische Maßnahme ist. Es hat sich gehütet, in Verbindlichkeiten einzutreten, die seine Handelsverbindungen mit dem Mutterlande komplizieren oder die etwaige baldige Verhandlungen über allgemeine Vorzugszölle innerhalb des Britischen Reiches ungünstig beeinflussen könnten. Auch der kanadisch-französische Handelstarif ist von politischen Rücksichten nicht ganz unbeeinflußt.

Nach der vor einigen Wochen im britischen Unterhause vorgenommenen Abstimmung über Vorzugszölle oder Freihandel, die stark zugunsten des letzteren ausfiel, sind solche Verhandlungen nicht gerade näher gerückt. Von den Regierungsvertretern und Anhängern des Freihandels wurde betont, daß die Tochterstaaten wohl darauf bedacht seien, sich innerhalb des Reiches und vor allem auf dem Markte des Mutterlandes eine Vorzugsbehandlung ihrer Agrarprodukte zu sichern, sich aber keineswegs durch Rücksichten auf das Mutterland, sondern nur durch ihre eigenen Interessen leiten lassen würden.

Immerhin sind einer endgültigen Regelung der deutsch-kanadischen Handelsbeziehungen durch das Provisorium die Wege geebnet; die deutsche Ausfuhr nach Kanada wird sich, besonders an Manufakturwaren, Chemikalien und Kali, schon jetzt heben. Der kanadische Markt bietet trotz der scharfen Konkurrenz seitens des britischen Mutterlandes und der Vereinigten Staaten der deutschen Industrie bedeutende Aussichten, aber auch für die Anlage deutscher Kapitalien eröffnet sich dort ein weites Feld. Es wäre sehr zu bedauern, wenn man versäumte, dort rechtzeitig festen Fuß zu fassen.

Auf welche geringen Summen der gegenseitige Handel zurückgegangen ist, zeigt die folgende Tabelle:

	Deutsche Ausfuhr nach Kanada Dollars	Kanadische Ausfuhr nach Deutschland Dollars
1902	10 823 169	2 692 578
1903	12 282 637	2 097 699
1904	8 175 604	1 819 223
1905	6 695 414	1 146 654
1906	6 987 314	1 872 557
1907*)	5 474 904	1 066 605
1908	8 163 047	2 374 606
1909	6 050 365	1 476 552

Es bleibt noch übrig, einen Blick auf die Haltung der Opposition in Handelstariffragen zu werfen: Wenn die konservative Partei seit 1878 im allgemeinen als die Schutzzollpartei angesehen werden konnte, so kann man neuerdings Anzeichen für eine Änderung dieses Standpunktes erkennen.

Eine einflußreiche Zeitung, die „Toronto News", sagten neulich: „Es ist kein Zweifel vorhanden, daß die Mehrheit der konservativen Partei nicht für eine Erhöhung des jetzigen Tarifes zu haben ist. Sie erkennt, daß der Tarif den legitimen Industrien Kanadas einen genügenden Schutz gewährt. Im Falle also, daß die Konservativen wieder an das Ruder kämen, würden die Führer keine Revision des Tarifes nach oben, sondern nach unten vornehmen. Der Westen spielt eine immer größere Rolle im kanadischen Erwerbsleben, der Wunsch nach niedrigen Zöllen ist stark verbreitet unter den Konservativen des Westens, und diese sind die Kampfelemente ihrer Partei. Aber auch die Anhänger dieser Partei in den alten Provinzen finden, daß der gegenwärtige Tarif so hoch ist, wie die Protektionisten es nur irgend verlangen können, wenn nicht in einzelnen Positionen schon zu hoch."

Hierin liegt einige Aussicht auf Verständigung mit Deutschland in Zollfragen.

In den letzten Tagen droht ein Tarifkrieg zwischen Kanada und den Vereinigten Staaten auszubrechen, wenn nicht noch in letzter Stunde ein Ausweg gefunden wird. Am 31. März hat die amerikanische Regierung darüber zu befinden, ob Kanada die Minimumzollsätze des neuen, stark schutzzöllnerischen Payne-Tarifs zugestanden werden sollen. Auf beiden Seiten besteht eigentlich kein Wunsch nach einem Zollkriege. Kanada würde durch die Anwendung der hohen Zollsätze hauptsächlich in der Holz- und Häuteausfuhr getroffen werden, gerade solcher Artikel, deren Einfuhr mächtige amerikanische Interessengruppen so billig als möglich wünschen. Der eigentliche Grund der Spannung ist der neue französisch-kanadische Handelsvertrag; auf Grund der Meistbegünstigungsklausel verlangen die Staaten die Zulassung ihrer Waren unter denselben Bedingungen wie Frankreich, sie nehmen einen ähnlichen Standpunkt ein wie Deutschland in dem Tarifkriege. Nun stellt sich Kanada auch hier auf den Standpunkt, daß die Regelung seiner Handelsbeziehungen zum Mutterlande auf einem ganz anderen Brett stehe und politischer Natur sei; es stützt sich weiter auf den Handelsvertrag, den die Staaten mit Kuba ohne Rücksicht auf ihren alten Meistbegünstigungsvertrag mit Großbritannien abgeschlossen haben. Kanada ist der drittbeste Kunde der Union, es kauft dort etwa doppelt so viel wie es dort einführt. Amerikanische Waren unterliegen

*) 9 Monate.

durchschnittlich einem Wertzoll von 24 Prozent, während die kanadische Einfuhr von den Staaten bedeutend höher belastet wird. Kanada sieht dem Ausgang der Verhandlungen ziemlich ruhig entgegen; es hat sich in den letzten 40 Jahren unter der wenig liberalen Handelspolitik der Staaten auf engere Handelsbeziehungen mit dem Mutterlande eingerichtet; gewisse Kreise zwar wünschen Gegenseitigkeit mit den Staaten, deren spezialisierte Industrien Kanada für lange Zeit noch nicht entbehren kann, aber für eine Ablenkung der Handelsbeziehungen im Großen von Westen nach Osten in Süd-Nord sind weder die Industrien noch die Bahngesellschaften zu haben.*)

Unter den sonstigen politischen Maßnahmen der Liberalen in den letzten 13 Jahren sind die folgenden die bedeutendsten:

1. Schlichtung des berühmten Manitoba-Schulstreites.
2. Der Plan zum Bau und die Inangriffnahme der nationalen Transkontinentalbahn.
3. Die Einsetzung einer Eisenbahnkommission mit großen Machtbefugnissen.
4. Teilnahme an der Legung und Finanzierung des pazifischen Kabels.
5. Organisation und Aufnahme der neuen Provinzen Alberta und Saskatchewan in den Staatenbund.
6. Verbesserung des St. Lawrence-Fahrwassers und Reorganisation der Hafenkommission von Montreal.
7. Energische Einwanderungspolitik und Besiedlung des Westens.
8. Organisation des Arbeits-Departements und Annahme eines Gesetzes betreffend Arbeiter-Schiedsgerichte.
9. Reform der Postbeförderung, Einführung einer Briefbestellung auf dem Lande und Aufstellung eines einheitlichen Reichsportosatzes.
10. Verbesserungen im Milizsystem und Schaffung eines Miliz-Departements.
11. Alterspensionen.
12. Verbesserungen zur Hebung des Ackerbaues, wie Musterfarmen, Kühlräume auf Bahnen und Schiffen usw.
13. Unterstellung der inneren Zivilverwaltung unter eine Aufsichts-Kommission.

Nur auf die wichtigsten dieser Punkte kann später etwas näher eingegangen werden.

Kanadas Stellung im Britischen Reich.

Es ist keine völlig unbegründete Behauptung der Kanadier, daß das 19. Jahrhundert dasjenige des Aufblühens und des Wachstums der Vereinigten Staaten war, daß aber das 20. Kanada gehören werde.

Überall in Kanada ist der hervorstechende Zug während der letzten beiden Jahrzehnte das Erstarken des nationalen Bewußtseins gewesen. In allen Beziehungen der Dominion mit dem Mutterlande ist dies deutlich zum Ausdruck gekommen. Auf den seit 1887 zu London abgehaltenen Kolonialkonferenzen ist Kanada als die erste der selbstregierenden Kolonien zugelassen worden.

*) Der Zollkrieg ist inzwischen abgewendet, Kanada wird nach den Minimumsätzen des Payne-Tarifs behandelt und gewährt seinerseits Zollermäßigungen auf 13 amerikanische Warengruppen.



Einen untergeordneten Status gegenüber dem Mutterlande wollen die großen Überseestaaten nicht mehr annehmen, aber wie die zukünftigen Beziehungen geregelt werden sollen, darüber ist man sich weder im Mutterlande noch in den Kolonien völlig klar. Die Zukunft wird einen fortlaufenden Emanzipationsprozeß sehen; in Kanada besteht zur Zeit keinerlei Wunsch, die Beziehungen zum Mutterlande formell zu trennen, aber diese werden sich dauernd ändern und verschieben; seine Lage auf dem nordamerikanischen Kontinent stellt dem Lande Probleme, die es schließlich nur selbst lösen kann, nur lösen kann als verantwortliche und selbständige Nation.

Eins hat aber die „Imperial Conference on Defence“, die im Juli und August 1909 in London abgehalten wurde, klar zum Ausdruck gebracht. Der Emanzipationsprozeß kann nur ein sehr langsamer sein. Das Mutterland ist immer noch das Herz des Reiches, das Reservoir von Kapitalien für die industriellen Unternehmungen und andere Zweige der nationalen Entwicklung. Eine Niederwerfung des Mutterlandes würde die wirtschaftlichen Fortschritte der überseeischen Länder auf Generationen hinaus hemmen. Von der Konferenz 1908 über das Projekt der All-britischen — All red — Dampfer- und Kabellinie zurückkehrend, faßte einer der bedeutendsten Minister und Politiker Kanadas, Mr. Lemieux, dem „Montreal Star“ gegenüber seine allgemeinen Eindrücke dahin zusammen, daß — „commercially, financially and politically Great Britain rules the world“ —. Von den damit gegebenen Fesseln und Verbindungen werden sich die Überseestaaten nur zu ihrem eigensten Schaden befreien, wenn sie es versuchen sollten, und die allgemeine Tendenz geht sicher dahin, die Handelsbeziehungen zum Mutterlande immer fester zu gestalten.

Als völlig selbständige Länder würden die Überseestaaten inmitten dieser Welt in Waffen ebenfalls bedeutende Summen für Rüstungszwecke aufzuwenden haben, ohne ihre Sicherheit damit besser zu verbürgen, als in ihrem Verhältnis zum Britischen Reich bei verhältnismäßig geringen Opfern. Auch als Teil der Vereinigten Staaten würde Kanada bedeutende Summen für Rüstungen aufzuwenden haben.

Alle Exporte der Kolonialreiche (ausgenommen zwischen Kanada und den Staaten) gehen über See. Im Jahre 1908 nahm England 90 Prozent der Ausfuhr an Ackerbauprodukten Kanadas auf im Werte von beinahe 100 Millionen Dollars. Was würde aus diesem Überseehandel werden im Falle eines Krieges ohne den Schutz der britischen Flotte?

Eine kurze Betrachtung der finanziellen Beziehungen zwischen dem Mutterland und Kanada zeigt schon, in welchem Maße Kanada auf das Mutterland angewiesen ist.

Während des großen Krisenjahres 1908, in welchem sich die starken Erschütterungen im Wirtschaftsleben der Vereinigten Staaten auf fast alle anderen großen Handelsstaaten übertrugen, war es für Kanada von außerordentlichem Vorteil, daß sein Kredit in England weiter bestand und sogar noch ausgedehnt wurde. Dies bewirkte, daß Handel und Industrie nicht stillzustehen brauchten und daß Kanada aus dieser Depression, die einem ununterbrochenen Aufschwung gefolgt war, siegreich und ungeschädigt an seinem Ruf hervorging. Die „Canadian Annual Review“ sagt darüber: „Bahnbau, Waggonfabriken, Fabriken verschiedenster Art, finanzielle und Interessen aller Art fanden Sicherheit und Hilfe im Kreise der britischen Finanz-

welt — a force as potent in its own way as the British flag and the British supremacy on the Seas."

Die amtliche kanadische Statistik für das Jahr 1908 gibt die folgenden Zahlen für die Anleihen des Jahres 1908:

Regierungsanleihen	77 598 500	Dollars,
Städtische Anleihen	47 433 911	„
Anleihen anderer Korporationen	71 325 000	„
in Summa	196 357 411	Dollars.

Von dieser Summe nahmen auf:

die Vereinigten Staaten	6 316 250	Dollars	oder	$3^1/_4$	Prozent,
die Kanadier selbst . .	24 585 140	„	„	$12^1/_2$	„
und Großbritannien .	165 455 081	„	„	$84^1/_4$	„

Eine Autorität in kanadischen Finanzangelegenheiten sagt: „Es ist klar, daß wir uns für große, dauernde Kapitalsanlagen, wie sie für den Ausbau der Eisenbahnen, zur Gewinnung von Kraft, Licht und zu anderen staatlichen und städtischen Anlagen nötig sind, ferner zur Befriedigung der Geldbedürfnisse der Regierung, der Provinzen und der Städte zur Deckung an das finanzielle Zentrum der Welt wenden müssen. Dies ist der Fall gewesen in Kanada während unserer großen allgemeinen Entwicklung und wird bewiesen durch die große Masse von Anlagewerten, die in britischen Händen sind."

Im November 1908 waren

kanadische Regierungsanleihen im Werte von . .	239 198 205	Dollars
temporäre Anleihen von rund	15 606 333	„
	254 804 538	Dollars
Provinzialanleihen	47 297 700	„

in britischem Besitz. An kanadischen Bahnwerten sind über 500 000 000 Dollars in Großbritannien angelegt, d. h. im ganzen mehr als 800 000 000 Dollars.

Zwar hat auch Kanada seine extremen Politiker, die Führer der Opposition gegen alle Pläne und Bestrebungen zu einem engeren Zusammenschluß des Weltreiches sind. Das selbständige Kanada ist das Ziel ihrer Wünsche, die Zugehörigkeit zum Britischen Weltreich ist in ihren Augen nur eine vorübergehende und kaum beachtenswerte Phase in der Entwicklung des Landes. Eine Föderation der britischen Staaten erscheint ihnen als ein unmöglicher Traum. Sie meinen, daß die Pläne zur Reichsverteidigung auf allen Konferenzen gescheitert seien und daß Kanada seine Streitkräfte immer nur der eigenen Regierung zur Verfügung stellen und sich nur dann an Verträgen und Kriegen des Reiches beteiligen würde, wenn es ihm zweckmäßig und vorteilhaft erscheine; die selbständige Regelung seiner Angelegenheiten müsse rasch in Kanadas Hände fallen, wie der Handelsvertrag mit Frankreich und die erfolgreiche Mission Mr. Lemieux nach Japan bewiesen.

Der Ärger über das Preisgeben kanadischer Interessen seitens der britischen Regierung in der Alaska-Grenzfrage und bei der Regelung anderer Streitpunkte in den Verhandlungen mit den Vereinigten Staaten kommt hier zum Ausdruck, aber man vergißt, daß, wenn wirklich Großbritannien seine eigenen guten Beziehungen zu

den Vereinigten Staaten der Rücksicht auf kanadische Interessen vorangestellt hat, Kanada allein, ohne Machtmittel hinter sich, bei Verhandlungen mit der Union wahrscheinlich noch schlechter gefahren wäre.

Mehr auf dem Boden der Wirklichkeit stehen schon die, welche erklären, daß die Kontrolle der kanadischen Angelegenheiten allmählich immer mehr in die Hände Kanadas gelegt werden müsse, bis es zwar keine von England völlig unabhängige Nation sei, aber ein Tochterstaat in coordinate and cooperative partnership mit England und ein Mitglied des Weltreiches.

Das Recht, Verträge zu schließen, ist bisher der Dominion formell noch nicht gewährt. Seit dem Abschluß des Vertrages über die Alaska-Grenze aber, der großen Unwillen in Kanada erregte, hat Großbritannien den Forderungen und Interessen Kanadas mehr Gehör geschenkt oder Kanada selbst die Wahrnehmung seiner Interessen gestattet.

1907 wurde in Paris durch Sir Wilfried Laurier, Mr. W. S. Fielding, Finanzminister, u. a. direkt mit der französischen Regierung über den Abschluß des schon erwähnten Handelsvertrages verhandelt. Im englischen Oberhause griffen die Lords Curzon, Milner, Cromer und andere den Vertrag an, indem sie ausführten, daß ein solcher Handelsvertrag die Großbritannien und den Kolonien gewährte Vorzugsbehandlung zum großen Teil wieder aufheben würde. Die britische Regierung gab die Erklärung ab, daß diese direkten Verhandlungen Kanadas mit Frankreich „a matter of convenience“ seien, und daß die frühere Gepflogenheit, nach welcher ein britischer Diplomat an den Verhandlungen teilgenommen habe, nur eine formelle Sicherheit gegen den Abschluß von Verträgen ohne Vorwissen des Mutterlandes sei. In diesem Falle hätte man unbedingtes Vertrauen zu den Unterhändlern.

Im kanadischen House of Commons erwähnte Mr. Fielding, daß unter den alten britischen Verträgen gewisse Länder die Meistbegünstigung im Handel mit Kanada genossen hätten und diese nun auch alle Vorteile genießen würden, welche man Frankreich gewährt habe. Die Länder, welche unzweifelhaft auf eine solche Behandlung Anspruch hätten, seien Argentinien, Österreich-Ungarn, Bolivien, Columbien, Dänemark, Rußland, Japan, Schweden, Spanien und Venezuela.

(Schluß folgt.)



Das Linienschiff der Zukunft.

Vortrag des Kontreadmirals Bacon vor der Versammlung der Institution of Naval Architects in London am 16. März 1910.

Der militärisch interessanteste Vortrag auf der diesjährigen Frühjahrsversammlung der Institution of Naval Architects in London war „Das Linienschiff der Zukunft" von Kontreadmiral Bacon, der, lange Jahre in der Admiralität und in enger Beziehung zu Admiral Sir John Fisher stehend, nicht ohne Anteil an dem Übergang zum „Dreadnought"-Linienschiffstyp gewesen ist und kürzlich den Abschied genommen hat, um Direktor der Coventry Ordnance Works zu werden. Der Vortrag wird vielfach als eine Verteidigung der „Dreadnought"-Schiffbaupolitik aufgefaßt und hat die Linienschiffstypenfrage erneut zur Diskussion gebracht. Wie Admiral Bacon selbst einleitend sagt, will er nicht das Linienschiff der Zukunft zeichnen, sondern nur die Richtung geben, die seiner Ansicht nach die Weiterentwicklung des jetzigen Linienschiffstyps nehmen muß. Dazu muß er einen festen Ausgangspunkt haben, und dies kann für ihn nur der „Dreadnought"-Typ sein. Für die Richtigkeit dieses Typs bringt er zum Teil allbekannte und vielfach diskutierte Gründe vor, läßt aber mit großer Deutlichkeit als einen bisher nicht so sehr betonten Grund den zunehmenden Verwendungsbereich der Torpedowaffe erkennen. Diese Waffe wird nach seiner Ansicht den Linienschiffstyp weiterhin vorwiegend bestimmen, weil sie dem Linienschiff, das bis zu ihrer Einführung das Haupt- und vielseitigste Kampfinstrument war, diese Rolle genommen und es abhängig von der Unterstützung anderer Kampfinstrumente gemacht hat. Die Folgerung, die er aus dieser geänderten Bedeutung des Linienschiffs für die Weiterentwicklung der Taktik zieht, sind höchst origineller Art und erinnern etwas an die Fourniersche Gruppentaktik. Seine hohe Wertschätzung der Torpedowaffe erklärt sich aus der langjährigen Beschäftigung im Torpedodienste; mehrere Jahre war er Inspecting Captain of Submarines und hat sich um diese Waffe große Verdienste erworben.

Der Gedankengang Admirals Bacon ist kurz folgender: Das Linienschiff hat infolge Einführung und Vervollkommnung der Torpedowaffe seine frühere, alles überragende Stellung als Kampfeinheit verloren. Es ist heute im wesentlichen als Träger der Artillerie zum Kampf nur mit seinesgleichen geeignet. Die Artillerie zusammen mit dem Panzerschutz und der Geschwindigkeit beherrschen den Typ. Das Wachsen einer dieser Faktoren bedingt eine Deplacementszunahme. Diese ist auch heute noch nicht zu verwerfen, weil noch weit größere Deplacements als die heutigen im Gefecht auszunutzen und zu handhaben und einer Vermehrung der Schiffszahl vorzuziehen sind. Aus ökonomischen Gründen muß das Deplacement möglichst klein gehalten werden. Eine Ersparnis am Deplacement ist aber wahrscheinlich nur durch Reduktion und andere Anordnung der Panzerung zu erzielen. An der Geschützarmierung, ist abgesehen von der Mittelarmierung, nichts zu sparen, sie wird wegen voraussichtlicher Kalibersteigerung noch mehr Deplacement beanspruchen; letztere ist eine Folge der größeren Sprengwirkung größerer Geschoßkaliber nach Durchschlagen der Panzerung, nicht eine Notwendigkeit zum Durchschlagen des Panzers. Das heutige Geschütz ist

dem Panzer bereits weit überlegen. Die Geschwindigkeit wird ebenfalls weiter gesteigert werden wegen Vervollkommnung und erweiterter Verwendungsmöglichkeit der Torpedowaffe, die eine völlige Änderung der Taktik nach sich ziehen wird. Linienschiff und großer Kreuzer werden deshalb miteinander verschmelzen. Die Selbständigkeit dieses Zukunftslinienschiffs als Gefechtseinheit wird verschwinden. Es wird nur im Verein mit Torpedofahrzeugen als Satelliten zum Schutz und zum Angriff auftreten. Dadurch wird die Flottentaktik wesentlich geändert werden. Die Schlacht in rangierter Linie wird zu einer Summe von Einzelgefechten zwischen den neuen Gefechtseinheiten werden.

Der Vortrag sei nachstehend seinem Hauptinhalt nach wiedergegeben:

„Das Linienschiff ist anerkanntermaßen das Hauptkampfmittel für überseeische Unternehmungen. An Offensiv- und Defensivkraft überlegene Linienschiffsflotten können ihre Stützpunkte und deren Zugänge sowie die in ihnen liegenden Schiffe gegen die gegnerischen Flotten, ungepanzerte Schiffe auf ihrem Wege von einem Orte zum anderen schützen, den Transporten durch Fesselung der feindlichen Flotten den Weg frei machen. In früheren Zeiten war diese Beherrschung des Seeweges die einzig klare Aufgabe für die Linienschiffsflotten und das Linienschiff deshalb wegen seiner großen Überlegenheit über alle anderen Schiffsklassen das Hauptkampfmittel und die Verkörperung der Seemacht der Nation.

»How to design a ship which will prove an adequate defence to oversea expedition and at the same time be equal or superior in fighting strength to the corresponding capital ships of the enemy« ist das der Typenbestimmung eines Linienschiffs zugrunde liegende Problem. Früher konnten beide Bedingungen in gleicher Weise erfüllt werden. Man machte die Holzrümpfe so dick wie möglich und stellte so viele Geschütze auf wie möglich. Die Geschwindigkeit spielte eine verhältnismäßig geringe Rolle wegen ihrer Abhängigkeit von den wechselnden Winden. Das Linienschiff hatte als Gegner das Linienschiff. Kreuzer konnten ohne große Gefahr sich in den Kampf mit Linienschiffen nicht einlassen. Der Gebrauch von Brandern war von besonderen Umständen abhängig.

Während der letzten 40 Jahre haben sich die Verhältnisse völlig geändert. Die Feinde des Linienschiffs haben sich vermehrt; jedes Schiff, das einen Torpedo führt, Kreuzer, Zerstörer, Unterseeboote, Minenleger kann es bekämpfen. Die Einführung des Torpedos hat in der Tat den Machtbereich des Linienschiffs beträchtlich eingeengt. Es ist nicht nur unter Umständen den Angriffen kleiner Fahrzeuge unter ungleichen Chancen ausgesetzt, sondern auch außerstande, andere Schiffen gegen solche Angriffe zu schützen; es ist in seiner eigentlichen Bestimmung nur noch ein Kampfmittel gegen Schiffe von ungefähr gleicher Art, Größe und Geschwindigkeit.

Die Gefahren, die einem Linienschiff aus den Torpedos entstehen können, haben bis zu einem gewissen Grade die taktische und strategische Verwendung der Linienschiffe geändert. Das Problem, das Schiff gegen die Explosion eines Torpedos unsinkbar zu machen, hat die Schiffbautechniker stark beschäftigt, ohne bis jetzt ganz gelöst zu sein.

Das Linienschiff ist nur eine Plattform für die Geschütze. Diese sind augenblicklich die Hauptwaffe in den Seekämpfen. Deshalb hat sich die Linienschiffs-

konstruktion immer in der Richtung bewegt, die Wirkung der Artilleriewaffe und den Panzerschutz gegen diese zu vermehren. Gußeiserne Geschütze für Kugelgeschosse sind durch gezogene Drahtgeschütze für Spitzgeschosse ersetzt worden. Das bessere Geschützmaterial gestattet längere Geschütze, höheren Gasdruck und größere Schußweiten. Heutzutage ist die Treffsicherheit auf 12000 Yards bedeutend größer als vor 30 Jahren auf 2000 Yards. Die Leistung der Geschütze kann, wenn nötig, in den nächsten Jahren ohne Zweifel bedeutend gesteigert werden; nichts deutet auf einen Stillstand in ihrer Entwicklung hin.

Der Hauptunterschied zwischen Kreuzer und Linienschiff besteht darin, daß bei letzterem Geschwindigkeit zugunsten des Panzerschutzes geopfert ist. Das heutige Geschütz kann ohne Zweifel mit panzerbrechenden Geschossen auf 6000 Yards jeden Panzer, mit dem ein Schiff versehen werden kann, durchschlagen; es können Geschütze gebaut werden, die diesen Panzer auf Entfernungen durchschlagen, auf die ein Entscheidungskampf nicht geführt werden kann. Bleibt man bei den modernen Linienschiffskonstruktionen, so ist nicht daran zu denken, den Schiffen einen Panzer zu geben, der für die Geschütze der nächsten Zukunft undurchdringbar ist. Um dies zu erreichen, müßte man zum Typ und der Geschwindigkeit der alten „Inflexible" zurückkehren. Aber selbst ein solches Schiff würde durch mehrere Treffer so leck werden, daß es nicht besser daran wäre, als ein Schiff mit durchschlagenem Panzer. Aussichten auf eine wesentliche Verbesserung des Panzermaterials sind nicht vorhanden. Es ist deshalb augenblicklich unnötig, lediglich zur Steigerung der Durchschlagskraft der Panzergeschosse die Geschützleistung über die des 30,5 cm zu steigern.

Doch ist das Panzergeschoß nicht das wirkungsvollste gegen ein Schiff und das Durchschlagen des Panzers nicht der einzige Zweck des Geschützfeuers. Der schwerste Schaden wird dem Schiff durch große Sprengladungen zugefügt. Je größer diese, um so größer die Wirkung des einzelnen Treffers. Von diesem Standpunkt aus ist das größere Geschütz und das größere Geschoß das bessere. Außerdem ist größere Treffsicherheit am besten zu erreichen durch Steigerung von Kaliber und Geschoßgewicht in richtigem Verhältnis. Bei den neuen mechanischen Bewegungs- und Ladevorrichtungen braucht die Feuergeschwindigkeit dabei nicht abzunehmen. Der Wunsch, in einer frühen Gefechtsphase zu treffen, und das Streben, die Wirkung des einzelnen Treffers zu erhöhen, treiben beide zu einer stetigen Kalibersteigerung. Die einzige Grenze bildet die hiermit verbundene Deplacementssteigerung. Bei gleich bleibendem Deplacement muß entweder die Zahl der Geschütze oder der Panzerschutz oder die Geschwindigkeit vermindert werden.

Was das Deplacement zunächst betrifft, so ist oft gesagt worden, daß unsere Schiffe zu groß sind. Die Hauptbeweisgründe sind die enormen Kosten des einzelnen Schiffs und der große Verlust im Falle des Unterganges; weitere Gründe sind ungenügender Raum in den Häfen, Notwendigkeit der Dockvergrößerung, Schwierigkeit der Verwendung in größeren Verbänden. Der Kernpunkt der ersten Frage ist der, ob ein größeres oder ein kleineres Schiff leichter durch einen Torpedotreffer verloren geht. Der Bauart nach ist ohne Zweifel das größere das überlegenere. Aber auch dies wird durch einen Torpedotreffer zeitweise gefechtsunfähig, so groß es auch sein mag. Während aber das kleinere Schiff ganz verloren geht, kann das größere in einer gewissen Zeit wieder repariert werden. Es ist also zunächst eine finanzielle

Frage, ob wir unter Festhalten an der Schiffszahl größere Schiffe bauen können. Viele vertreten allerdings die Ansicht, daß eine größere Anzahl von kleineren Schiffen einer kleineren Zahl größerer Schiffe vorzuziehen sei. Kleinere Schiffe können aber nur wenige schwere Geschütze tragen oder müssen eine gemischte Armierung haben. Beides erschwert das Treffen auf weite Entfernungen.

Den modernsten Linienschiffstyp stellen die Linienschiffe der „Dreadnought"-Klasse und ihre verbesserten Nachfolger dar mit der Hauptcharakteristik: ein einziges schweres Geschützkaliber und Geschwindigkeitssteigerung. Die Bedenken gegen diesen Typ werden durch die Tatsache, daß alle wichtigen Marinen ihn nachbauen, widerlegt. Die damalige Admiralität lehnte hinsichtlich der Armierung jeden Kompromiß ab und gab dem Schiff nur 12zöllige und 12pfündige Geschütze; die letzteren wurden für die geeignetsten Torpedobootsabwehrgeschütze gehalten. Die Hauptgründe für das Aufgeben der Mittelarmierung als Tagschlachtarmierung waren: 1. Beeinträchtigung der Treffchancen der schweren Geschütze, 2. bessere Verwendung des erforderlichen Gewichts für andere Zwecke. Der erstere Grund ist durch die spätere Erfahrung als richtig erwiesen. Wenn der Artillerieoffizier seine Aufmerksamkeit auf das Schießen eines Kalibers konzentrieren kann, sind die Leistungen zweifellos höher, als wenn er sie mehreren Kalibern zuwenden muß, die alle auf dasselbe Ziel schießen, dabei verschiedene Feuergeschwindigkeit und verschiedene ballistische Eigenschaften haben. Ferner muß anerkannt werden, daß das 6zöllige Kaliber auf weite Entfernungen gegen dicken Panzer wirkungslos ist und gegen leichteren Panzer und Oberbauten wegen seiner geringen Sprengwirkung nicht viel ausrichtet, selbst bei größerer Schußzahl. Von einem Hagel von Geschossen kann in der Praxis keine Rede sein, noch weniger von einem Hagel von Treffern. Die tatsächliche Feuergeschwindigkeit des einzelnen Geschützes im Artilleriekampf fällt gegen die theoretische Feuergeschwindigkeit sehr ab, oftmals auf ein Viertel und weniger. Feuern Schnelladegeschütze mit anderen Geschützen auf weite Entfernungen, so sinkt die Feuergeschwindigkeit sehr, denn Feuergeschwindigkeit ohne Treffgeschwindigkeit ist eine Munitionsverschwendung. Es herrscht allgemein die Ansicht, daß das Feuer der 6zölligen Geschütze auf gewöhnliche Gefechtsentfernung am Tage beim Feuer der 12zölligen Geschütze entbehrt werden kann.

Viele entgegnen, daß die Schlachten wegen dicken Wetters nicht immer auf weite Entfernungen geschlagen werden und daß dann die praktische Leistung der kleineren Geschütze ihrer theoretischen Leistung nahe komme. In Schlachten auf geringe Entfernungen wächst aber auch die Treffsicherheit und Feuergeschwindigkeit der schweren Geschütze; dabei nimmt die Sprengwirkung der Geschosse kleinerer Kaliber nicht zu.

Wenn es möglich wäre, diese 6zölligen Geschütze aufzustellen, ohne die Wirkung der schweren Geschütze zu beeinträchtigen und ohne unnötig das Schiffsdeplacement zu vergrößern, so könnten sie schließlich zum Zweck der Verwendung in dickem Wetter einen gewissen Nutzen haben. Eine derartige Aufstellung ist aber sehr schwer. Unterhalb der schweren Geschütze kommen sie der Wasserlinie zu nahe, in gleicher Höhe mit diesen müssen sie deren Bestreichungswinkel einengen, über ihnen sind ihre Gewichte zu groß. Wo sie auch aufgestellt werden, müssen sie entsprechend gepanzert sein. Soll die Gefechtskraft nicht leiden, so muß die Aufstellung einer Mittelarmierung das Deplacement vergrößern. Bis jetzt scheinen die verantwortlichen Konstrukteure der Ansicht

zu sein, daß der erreichbare Vorteil das größere Deplacement nicht wert ist. Ob man ein Zwischenkaliber von 9,2 oder 10 Zoll aufstellen soll, ist wieder eine andere Frage, da deren Geschosse auch auf weite Entfernungen beträchtlichen Schaden anrichten können. Zieht man aber den Nachteil zweier Kaliber und die geringe Ersparnis an Gewicht in Rücksicht, so wird man sich für eine größere Anzahl schwerer Geschütze entscheiden müssen.

Über die Aufstellung von 6 zöll. SK als Antitorpedobootgeschütze an Stelle der 4 zöll. SK läßt sich streiten, viele halten sie für besser. Sollen sie nur hierzu dienen, so brauchen sie keine Panzerung. Nach einer Schlacht mit den heutigen schweren Geschützen werden sie ohne oder mit Panzer kaum noch verwendungsfähig sein. Hierbei darf nicht übersehen werden, daß die Aufstellung von 6 zöll. Geschützen den Gürtelpanzer unter Umständen beeinträchtigen wird. Den kleineren Kalibern zu ermöglichen, wichtige Schiffsteile auf Kampfentfernungen zu durchschlagen, würde offensichtlich töricht sein.

Die Entwicklung der Torpedowaffe hat überall große Fortschritte gemacht, ohne daß man sie richtig beachtet hat; weitere Fortschritte sind wahrscheinlich. Der Charakter der Waffe und ihre Verwendung hat sich gänzlich geändert. Bei einer Schußweite von 6000 Yards hat sie große Verwendungsmöglichkeit in einer Schlacht erlangt. Unzweifelhaft ist es viel leichter, eins von 12 Schiffen einer Linie als ein einzelnes Schiff zu treffen; je länger die Linie ist und je mehr Schiffe in ihr stehen, um so größer sind die Chancen. Dies spricht also für die Deplacementssteigerung des einzelnen Schiffes anstatt für die Vermehrung der Schiffszahl in der Schlachtlinie.

Da die gegnerischen Geschütze mit Sicherheit auf annehmbare Kampfentfernungen den Panzerschutz zu durchschlagen imstande sind, wird das Panzerungsproblem in nächster Zeit einer neuen Lösung entgegengeführt werden müssen. Man wird die Fragen: Welche Panzerdecke ist am ökonomischsten? Ist das enorme Panzergewicht des jetzigen dicken Panzers berechtigt? Wie stark müssen die Horizontalpanzer sein? neu zu beantworten haben.

Was die dritte Möglichkeit, der Gewichtsersparnis angeht, so kommt die Herabsetzung der Geschwindigkeit in Frage. Gegen die Steigerung der Geschwindigkeit von 19 auf 21 kn bei den „Dreadnoughts" richteten sich die meisten Angriffe. Wahrscheinlich wird man auf sie bald als den besten Fortschritt zurückblicken. Vom strategischen Standpunkt hat niemand den Wert der größeren Geschwindigkeit anfechten können, dagegen ist es um so schärfer vom taktischen Standpunkt geschehen. Hier scheinen jedoch die Angreifer die Zukunftsmöglichkeiten nicht genügend in Betracht gezogen zu haben. Die Geschwindigkeit eines Schiffes bleibt während seiner ganzen Lebensdauer dieselbe und kann nicht gesteigert werden. Der Schiffskonstrukteur muß also 15 und mehr Jahre voraus die Entwicklungsmöglichkeiten im Auge haben. Die Verbesserungen der Torpedowaffe weisen nun auf eine Zukunftstaktik hin, die mehr der Einzelschiffs- als der Verbandstaktik gleicht. Hierbei spielt die Geschwindigkeit eine große Rolle, so daß wahrscheinlich die Geschwindigkeit der Linienschiffe derjenigen der Kreuzer gleichgemacht werden wird. Die Weiterentwicklung des Linienschiffstyps wird sich also voraussichtlich in folgender Richtung bewegen:

Steigerung der Geschützleistung ohne Verminderung der Geschützzahl auf einem Schiffe, Deplacementssteigerung verbunden mit Schwächung des Gürtelpanzers, Steigerung der Geschwindigkeit.

Die Kalibergröße kann nur durch internationales Übereinkommen begrenzt, die Zahl der Geschütze unter derjenigen der „Dreadnought" wegen der Treffschwierigkeit auf weite Entfernungen nicht vermindert werden.

Das Linienschiff, das nicht mehr seine überragende Stellung alter Zeit inne hat, wird mit zunehmender Vervollkommnung der Torpedowaffe nur noch zum Kampf mit seinesgleichen gebaut werden und die Funktionen der großen Kreuzer mit übernehmen.

Die Verbindung zwischen Linienschiff und Hochseetorpedobootzerstörer wird eine engere werden. Die Zukunfts-Mastodons werden voraussichtlich zum Angriff und zur Abwehr immer von Torpedofahrzeugen von hoher Seegeschwindigkeit als Satelliten begleitet sein.

Das heutige Linienschiff wird aus einem Einzelschiff eine Gefechtseinheit werden, bestehend aus einem großen Panzerkreuzer mit begleitenden Torpedofahrzeugen. Die Gefechtslinie, wie wir sie kennen, wird sich von Grund aus in ihrer Gestalt ändern; der Flottenkampf der Zukunft wird sich zu einer Menge Einzelkämpfe zwischen den einzelnen Gefechtseinheiten entwickeln. Die Taktik dieser Gefechtseinheiten wird dem Unternehmungsgeist ein weites Feld eröffnen und vom Zukunfts-Seeoffizier ein hohes taktisches Geschick verlangen, von dem wir und unsere Vorgänger nichts geträumt haben.

Die Zukunft wird mit unseren taktischen Begriffen völlig aufräumen. Doch dies kann man zuversichtlich voraussagen, daß die Größe der Schiffe und die Leistung der Geschütze steigen werden, bis der Krieg, der große Schiedsrichter über Theorien, unsere Ansicht über die Seekriegswaffen bestätigen oder modifizieren wird."

Diesen so einschneidende Fragen der Typen und taktischen Entwicklung berührenden Vortrag im einzelnen zu besprechen verbietet sich aus den mannigfaltigsten Gründen. Ganz allgemein wird man Admiral Bacon darin zustimmen können, daß der Linienschiffstyp, unter Aufrechterhaltung der Armierung mit möglichst vielen schweren Geschützen, in nächster Zeit vielleicht noch manche Wandlungen durchmachen wird, daß die Verschmelzung mit dem jetzigen großen Panzerkreuzer nicht ausgeschlossen ist, aber nicht unter Fortfall dieses Kreuzers sondern unter Herausbildung eines neuen Typs. Mit dem alten Prinzip der Panzerung hat man in verschiedenen Marinen schon jetzt zu brechen begonnen. Die Verwundbarkeit gegen Torpedotreffer wird schiffsbaulich vielleicht in annehmbarer Weise vermindert werden, allerdings nicht ohne wesentliche Gewichtsvermehrung. Die Taktik wird naturgemäß auch gewisse Änderungen erfahren, doch wohl kaum in der radikalen Weise wie Admiral Bacon meint.

Der Vortrag mußte naturgemäß die Kritik im größeren Umfange wachrufen und hat das auch sowohl in der nachfolgenden Diskussion wie in der Presse getan.

Der erste Diskussionsredner, Admiral Noël, sprach den Vortrag als eine Verteidigung der Dreadnought-Politik an und bekannte sich zu der Ansicht, 1. daß man die Größe nicht steigern solle, damit die Schiffe auch in den flacheren Gewässern möglicher Gegner zu verwenden seien, 2. daß der Fortfall der Mittelarmierung ein Fehler und die Armierung der „King Edward"-Klasse derjenigen der „Dreadnought" überlegen

sei; die Ansicht, daß das Gefecht auf sehr große Entfernungen geführt würde, sei wenigstens für die Nordsee wegen der ungünstigen Sichtigkeitsverhältnisse eine trügerische, 3. daß das Mehrgewicht, das die Erhöhung der Geschwindigkeit erfordere, besser in Geschütz und Panzer angelegt werde.

Admiral Fitzgerald wandte sich gegen eine Verminderung der Dicke des Panzers und glaubte, daß im Vortrage die Wirkung des Panzers unterschätzt werde; nicht alle Geschosse träfen senkrecht. Er pflichtete Admiral Bacon in seiner Beurteilung zweitklassiger Linienschiffe und der Geschwindigkeit bei, ohne ihm in seinen taktischen Perspektiven folgen zu können.

Einen scharfen Kritiker fand Admiral Bacon in dem früheren Chefkonstrukteur Sir William White, der schon wiederholt öffentlich in Wort und Schrift die Dreadnought-Politik verurteilt hat. Sein Hauptangriffspunkt war der Fortfall der Mittelartillerie, worin England allein dastehe; selbst das kriegserfahrene Japan sei bei ihr geblieben. Die von Admiral Bacon geschilderte Schwierigkeit der Aufstellung sei nicht unüberwindlich, die Treffwahrscheinlichkeit leichter Geschütze sei nicht geringer als die der schwereren. Eine Armierung von 8 schweren Geschützen mit einer tüchtigen Mittelartillerie halte er für den besten Kompromiß. Die Wirkung der Torpedotreffer auf ein Schiff zu verringern sei eine dringende, ernste Frage, doch könne er nicht einsehen, weshalb eine Schlachtlinie aus einer größeren Anzahl kleinerer Schiffe mehr Torpedotreffer erhalten werde, als eine solche aus einer geringen Anzahl größerer Schiffe.

Admiral Henderson war mit Rücksicht auf die Hafenverhältnisse gegen eine größere Deplacementssteigerung, glaubte, daß die Grenze schon erreicht sei, und neigte der Beibehaltung der Mittelartillerie zu.

Professor Biles meinte, daß der Vortrag auf die Schiffskonstrukteure nicht sehr ermutigend gewirkt habe, da es anscheinend unmöglich sei, ein Schiff zu konstruieren, das nicht zerstört werden könne; die Geschützfabrikanten hätten die Panzerfabrikanten geschlagen. Die höhere Geschwindigkeit der „Dreadnoughts", glaubte er, sei mehr durch die Turbinen als durch Mehrgewicht erreicht worden, wurde aber hierin von Mr. Parsons berichtigt, der sagte, daß Turbinenanlagen für 19 kn Geschwindigkeit viel Gewicht gespart hätten. Im allgemeinen neigte Professor Biles dem „Dreadnought"-Typ zu.

Admiral Bacon betonte bei seiner Entgegnung die Schwierigkeit, einen derartigen Vortrag zu halten, ohne Vertrauliches preiszugeben, und hob die Notwendigkeit hervor, den ersten Treffer zu erzielen, um das moralische Element in der Besatzung zu stärken.

Die Preßstimmen sind sehr geteilt, und es ist kaum festzustellen, ob die Stimmenmehrheit gegen oder für die Baconschen Ansichten ist. Der alte Dreadnoughtstreit wird nur erneuert. Das Urteil des „Engineer" sei jedoch zum Schluß hier angeführt:

„This country, above all others, requires a numerous fleet, and as our financial resources are not infinite, increase in cost of individual ships must eventually result in a restriction of the number, and it would appear fairly obvious that, subject to the individual vessels comparing favourably with contemporaneous foreign vessels, they should be as small as possible. The

point is, we repeat, not whether it is possible to get greater fighting powers on a larger displacement. If that were the only thing to be considered the resources of engineering would allow us to go up to vessels of 50 000 or 60 000 tons immediately. What we have to consider is whether the development of foreign vessels calls for increase of size, and, if so, what is the minimum which will give us the necessary advantage. The balance of evidence is against the contention that the increase in the Dreadnought was at the time justified by the action of foreign Powers, but as we cannot now go back it ought to be a cardinal consideration that similar steps are not taken in future. Unfortunately, the Dreadnought, instead of, as was hoped, stifling competition, has put additional life into it, and we have already reached in this country a displacement of 26 500 tons, while in America battleships of 32 000 tons are in contemplation. The situation is analogous to the wars of rates which occasionally disturb the commercial world, and which, if they do not ruin one or more of the competitors, are only ended by an agreement to limit prices. It is too much to expect, in view of the non-success of efforts in this direction in the past, that any agreement is possible towards limitation of armaments, either in respect to size of vessels or numbers."

v. U.



Die Frühjahrsversammlung der Institution of Naval Architects.

(Mit 1 Skizze)

Die diesjährige Frühjahrsversammlung der Institution of Naval Architects fand in London am 16., 17. und 18. März statt. Den Vorsitz führte der Präsident der Gesellschaft Earl of Cawdor.

Den ersten Tag eröffnete der jährliche Übersichtsbericht des Präsidenten, an den sich geschäftliche Verhandlungen und die Verteilung von Prämien an Dr. Stanton und Mr. Anstey anschlossen. Es wurden dann die ersten drei Vorträge gehalten; abends fand ein Festmahl statt.

Der zweite Tag und der Vormittag des dritten wurden ganz durch Vorträge ausgefüllt. Eine Besichtigung des National Physical Laboratory und der neu erbauten diesem Institut angegliederten Schleppversuchsanstalt beschloß die Veranstaltungen der Versammlung.

Über den Inhalt der Vorträge ist folgendes zu berichten:

1. The Battleship of the Future.

Er ist an anderer Stelle ausführlich wiedergegeben. (Siehe S. 585.)

2. Der bekannte C. A. Parsons, der auch die Stellung eines Vizepräsidenten der Institution bekleidet, führte in seinem Vortrage:

The Application of the Marine Steam Turbine and Mechanical Gearing to Merchant Ships

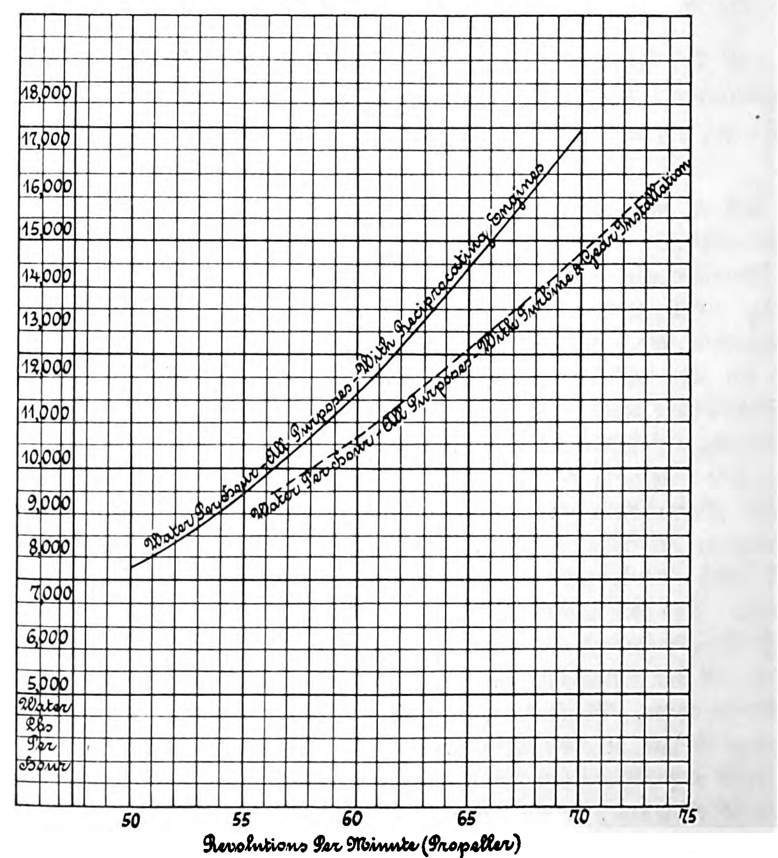
aus, daß es möglich sei, die schnellaufende Dampfturbine für Schiffe mit kleinen Geschwindigkeiten dadurch wirtschaftlich nutzbar zu machen, daß zwischen Turbinen- und Propellerwelle eine die Umdrehungszahl des Propellers vermindernde Übertragung eingeschaltet wird. Von den hierfür in Frage kommenden elektrischen, hydraulischen und mechanischen Anordnungen geht er auf die mechanischen Getriebe näher ein und berichtet interessante Einzelheiten über Versuche zum Vergleich der Wirtschaftlichkeit einer Kolbendampfmaschine und einer Turbinenanlage mit Zahnradübertragung auf demselben Schiff.

Die Turbinia Works Company hat zur Vornahme der Versuche den Kohlendampfer „Vespasian", ein 1887 erbautes Einschraubenschiff von 4350 Tonnen Wasserverdrängung bei 83,8 m Länge, 11,8 m Breite und 6 m Tiefgang angekauft. Das Schiff besaß eine stehende Dreifach-Expansionsmaschine von etwa 1000 i PS größter Leistung. Der Kesseldruck betrug 10,5 kg pro Quadratzentimeter und die Füllung des Hochdruckzylinders bei größter Leistung 71 Prozent. Vor Beginn der Versuche wurden alle der Abnutzung unterworfenen Teile der Maschine, namentlich die Dampfverteilungsorgane, Gleitbahnen und Lager gründlich instandgesetzt oder erneuert und die ganze Anlage in einwandfreien Zustand gebracht, so daß möglichst gute Dampfverbräuche erwartet werden konnten. Zur Bestimmung des Dampfverbrauches wurden Meßtanks eingebaut, in die das Kondenswasser aus den Kondensatoren geleitet wurde. Nun wurden zunächst mit dieser Anlage eine Reihe von Progressivfahrten unternommen

und die einzelnen Werte, die der Verfasser in Tabellen und Kurven mitteilt, sorgfältig registriert.

Hierauf wurde die Dampfkolbenmaschine mit Kondensator aus dem Schiff entfernt und durch eine Turbinenanlage ersetzt, die aus einer Hochdruck- und einer Niederdruckturbine besteht, die hintereinander geschaltet sind. In das Gehäuse der Niederdruckturbine ist, wie üblich, eine Rückwärtsturbine eingebaut. Jede Turbinenwelle trägt ein kleines Zahnrad aus Chromnickelstahl mit 127 mm Teilkreisdurchmesser und zwanzig Zähnen. Der Körper des großen, auf der Propellerwelle sitzenden Rades besteht aus Gußeisen; er trägt zwei aufgeschrumpfte Kränze aus Schmiedestahl mit 398 Zähnen bei 2,527 m Teilkreisdurchmesser. Die Lager des Getriebes haben Preßölschmierung von den Turbinenölpumpen aus, die Räder selbst werden durch besondere Ölpumpen geschmiert, um Versuche mit verschiedenen Schmiermaterialien durchführen zu können.

Mit dieser Anlage sind ähnliche Progressivfahrten wie vorher mit der Kolbenmaschine ausgeführt worden. Die mit den einzelnen Umdrehungszahlen erreichten Schiffsgeschwindigkeiten sind mit beiden Maschinenarten bei gleichen Wetterverhältnissen gleich gewesen, so daß das Diagramm ein Bild von dem Gewinn gibt, der durch Einbau der Turbinenanlage mit Übersetzung erzielt worden ist. Die ausgezogene Linie



gilt für die Kolbenmaschine, die punktierte für die Turbinenanlage. Die Ordinaten geben den Kondenswasserbetrag in lbs pro Stunde.

Auf die Geschwindigkeit bezogen, ist für den normalen Volldampfbetrieb bei dem gleichen Kohlenverbrauch eine Geschwindigkeitszunahme von etwa 1 Knoten erreicht worden.

Das Getriebe hat gut gearbeitet. Geräusche und Erschütterungen sind sehr gering. Abnutzung ist an den Zähnen nicht festzustellen. Das Schiff soll nunmehr in den gewöhnlichen Dienst eingestellt und die Übertragung einer Dauererprobung unterworfen werden.

3. Report on the Progress of the National Experimental Tank.

Mr. Glazenbrook, der Direktor des National Physical Laboratory, verlas das vor etwa Jahresfrist gemachte, mit Dank und Anerkennung angenommene Anerbieten Mr. Yarrows, 20 000 £ zum Bau einer allgemeinen Schleppversuchsanstalt in Bushy sicherzustellen. Der Bau der Anstalt ist so kräftig gefördert worden, daß er fast vollendet ist.

Die nutzbare Länge des Bassins beträgt 150,26 m bei 9,14 m Breite und 3,96 m Tiefe. Für viele Einzelheiten ist die deutsche Anstalt in Übigau vorbildlich gewesen.

Zum Leiter der Anstalt ist auf Vorschlag des Director of Naval Construction, Sir Philipp Watts, der Naval Constructor Baker ernannt worden, der eine eingehende Beschreibung des Instituts nach seiner Vollendung bringen wird. Der vorliegende Vortrag enthält neben der Angabe, daß die Modellschneidemaschine von den Joho-Werken in Birmingham geliefert wird, zunächst nur eine allgemeine Übersichtsskizze.

4. Notes on the Measurement of Shaft-Horse-Power.

Bei einer Schiffsturbinenanlage mißt man die an den Propeller abgegebenen „Wellenpferde" durch den Winkel, um den ein als Meßwelle in die Wellenleitung eingefügtes Wellenstück verdreht wird. Es ist für dieses Verfahren notwendig, das Verhältnis zwischen dem Verdrehungswinkel und der ihn erzeugenden Torsionsbeanspruchung zu kennen, und es ist allgemein Brauch, der größeren Genauigkeit wegen dies Verhältnis vor dem Einbau der Welle durch Versuche in der Werkstatt festzustellen und sich nicht auf die Rechnung, die unter Annahme eines bestimmten Elastizitätsmodus ausgeführt werden muß, zu verlassen.

Professor Hopkinson, der Verfasser dieses Vortrages, hat durch Versuche mit sechzehn verschiedenen Meßwellen festgestellt, daß bei der experimentellen Eichung einer Welle je nach der Stelle, an der der Angriffspunkt für den Torsionsindikator liegt, Abweichungen entstehen, die größer sind als die Unterschiede zwischen rechnungsmäßiger und empirischer Eichung einer Welle. Er hält daher die empirische Eichung für entbehrlich und die rechnungsmäßige Bestimmung des Verhältnisses zwischen Verdrehungswinkel und Torsionsbeanspruchung für alle Fälle der Praxis für ausreichend.

Die Frage, ob der Verdrehungswinkel der Meßwelle sich merklich ändert, wenn sie gleichzeitig durch Zug oder Druck beansprucht wird, verneint der Verfasser. Es sei zwar an sich nicht ausgeschlossen, daß bei bestimmter Herstellung und Behandlungs-

weise des Stahles in den Molekülen sich bei reiner Zug- oder Druckbeanspruchung ähnliche Erscheinungen zeigen, wie z. B. bei einem in der Längsrichtung gedrückten Tau, dessen Fäden sich aufzuwinden suchen, und daß dadurch ein Einfluß auf den Verdrehungswinkel ausgeübt wird. Sicher aber ist dieser Einfluß so gering, daß er das Meßresultat nicht merklich beeinflußt.

Schließlich hat Professor Hopkinson noch untersucht, ob auch bei den Propellerwellen von Turbinenschiffen Ungleichförmigkeiten während einer Umdrehung auftreten, z. B. periodisch mit dem Vorbeischlagen der Propellerflügel an der Außenhaut. Er hat zu diesem Zweck vier Spiegel am Umfang der Meßwelle angebracht, in verschiedenen Winkeln zu den Stellungen der Propellerflügel. Unterschiede in den Ablesungen sind dabei nicht zu ermitteln gewesen, so daß die Lage des Angriffspunktes für den Torsionsindikator am Umfang der Meßwelle ohne Rücksicht auf die Propellerstellung gewählt werden kann. Verfasser ist der Ansicht, daß es des ausgleichenden Einflusses der Propellerschwungmasse kaum bedarf, um diese Impulse, die beim Vorbeischlagen der Flügel an der Außenhaut entstehen, unmerklich zu machen, da sie an sich sehr klein sind. Es würde eine Resonanz zwischen diesen kleinen Impulsen und der elastischen Torsionseigenschwingung der Welle voraussetzen, wenn eine merkliche Beeinflussung des Meßresultates folgen sollte. Diese könnte aber nur bei einer ganz bestimmten Umlaufzahl eintreten und würde dann so erheblich sein, daß sie leicht als fehlerhaft zu erkennen wäre.

Man kann daher unter einigermaßen normalen Umständen der Überzeugung sein, daß die Messung mit einer nach Rechnung geeichten Meßwelle und mit einem beliebig am Umfang gewählten Meßpunkt genügend genaue Werte liefert.

5. Einen ganz interessanten Rückblick gab Mr. A. W. Johns in seinem Vortrag: An Account of the „Society for the Improvement of Naval Architecture“.

Diese der jetzigen Institution of Naval Architects verwandte Gesellschaft wurde 1791 gegründet und verdankte ihre Entstehung der allgemeinen Anerkennung folgender Leitsätze:

1. Die theoretische Wissenschaft und die praktische Erfahrung der Schiffsbaukunst sind hervorragend wichtig für Großbritannien.
2. Es fehlt noch an genügendem Verständnis auf diesen wichtigen Gebieten.
3. Jeder wohlgesinnte Brite muß zur gründlichen Beseitigung dieses Übelstandes beitragen.
4. Das wirksamste Mittel wird darin erblickt, die theoretischen und praktischen Erfahrungen des ganzen Landes zusammenzutragen und dazu die „Gesellschaft zur Hebung des Schiffsbaues“ zu gründen.

In die Festsetzungen über ihre Aufgaben nahm die Gesellschaft auch den Grundsatz auf, sich nicht nur auf die Formgebung und Bauweise von Schiffen zu beschränken, sondern auch jedem zugehörigen und verwandten Gebiete und seinen Bestrebungen die gebührende Beachtung zu schenken. Auch die Angehörigen der mathematischen und physikalischen Wissenschaften der Universitäten des In- und Auslandes wurden zur Beteiligung aufgefordert.

So entstand die Gesellschaft auf sehr verständiger Grundlage, und es fanden sich bald angesehene Mitglieder, deren Zahl sich schon im zweiten Jahre des Bestehens auf 300 erhöhte. Erster Präsident war der Duke of Clarence, nachmals König Wilhelm IV.

Man verstand auch sehr wohl die wichtigsten Fragen zu erkennen und suchte ihre Lösung durch Preisaufgaben, für die silberne und goldene Medaillen und Geldpreise ausgesetzt waren, zu fördern. Von den ersten Preisaufgaben sind die folgenden besonders beachtenswert:

1. 100 £ für die besten Versuche und Formelableitungen zur Bestimmung des Widerstandes von Körpern im Wasser.
2. 50 £ für die besten Vorschläge, einem Schiff gute See-Eigenschaften zu geben.
3. 50 £ für das praktischste und wirksamste Lenz- und Drainagesystem.
4. 20 £ für die besten Vorschläge zur Verhütung des Sinkens von Schiffen bei Havarien.
5. 20 £ für die beste und wirksamste Feuerlöschmethode.
6. 20 £ für die sicherste Bauart feuergefährdeter Räume.

Im Jahre 1793 beschloß die Gesellschaft, selbst Versuche über den Widerstand von im Wasser schwimmenden Körpern auszuführen. In dem hiermit beauftragten Ausschuß hatte Colonel Beaufoy die Führung, und er hat Vorzügliches geleistet. Seine Schleppmethode ist der Wellenkampschen ähnlich. Auch über die Stabilität schwimmender Körper sind von ihm im Anschluß daran auf Anregung der Gesellschaft Versuche ausgeführt worden.

Trotz eines so tatkräftigen und vielverheißenden Anfanges ist der Gesellschaft kein langes Dasein beschieden gewesen; nach achtjährigem Bestehen hat sie sich, wohl infolge politischer Wirren, aufgelöst. Noch nachträglich hat aber einer ihrer früheren Vizepräsidenten sich große Verdienste um den Schiffsbau dadurch erworben, daß er bei der Admiralität die Errichtung einer Schiffsbauakademie anregte und erreichte, daß sie 1810 in Portsmouth eröffnet wurde.

6. The Application of the Internal Combustion Engine to Fishing and Commercial Vessels.

Mr. Hope gab in seinem Vortrag einen Überblick über die Verbreitung, die die Verbrennungsmaschine auf englischen Fischerei- und kleineren Handelsfahrzeugen gefunden hat. Nach anfänglichen Mißerfolgen, die hauptsächlich dadurch verursacht wurden, daß man den Fischern leichte Automobilmaschinen aufgeredet hatte, die den schweren Bootsbetrieb nicht aushielten, hat man schließlich die Entwicklung dieses Gebietes im Auslande studieren lassen und sie dann systematisch gefördert, so daß der Verfasser jetzt eine Liste von 120 Fahrzeugen vorlegt, die mit Verbrennungsmaschinen ausgerüstet sind. Einige Linienrisse vervollständigen seine statistischen Angaben.

7. Motor Lifeboats of the Royal National Lifeboat Institution.

Von J. R. Barnet.

Der Vortrag beschreibt die wesentlichsten Typen der englischen Rettungsboote auf den Rettungsstationen. Er unterscheidet zwischen solchen Booten, die sich beim Kentern infolge Einbaues eines schweren Kiels von selbst aufrichten, und solchen, die

sich nicht aufrichten. Er schildert die Unterbringung von Petroleummotoren in solchen Booten und die dabei zum Schutze der Schraube und zur Erzielung guter Steuereigenschaften am Hinterschiff üblichen Maßnahmen.

8. A New Method of Ascertaining the Weight of Cargoes on Board Ship.

Nach dem Vorschlage des Verfassers, Mr. A. Murray, dient zur Bestimmung der an oder von Bord gegebenen Gewichte folgende Einrichtung: In einem vertikalen Rohre größeren Durchmessers, das durch ein kleineres Rohr mit Absperrhahn mit dem äußeren Wasser in Verbindung steht, befindet sich ein langes, teilweise eingetauchtes Gewicht, das an einem auf Deck stehenden Wagebalken aufgehängt ist. Mit dem Ein- oder Austauchen des Schiffes steigt oder fällt auch das Wasser im Meßrohr und das Gewicht erfährt dadurch, daß es mehr oder weniger eingetaucht ist, eine Gewichtsänderung. Diese gibt ein Maß für die auf- oder abgebrachte Ladung und kann am Wagebalken abgewogen werden.

Um die Trimmunterschiede auszugleichen, muß das Meßrohr in der Schnittlinie der normalen Wasserlinie mit der neuen Schwimmlinie liegen oder angenähert im Schwerpunkt der normalen Wasserlinie. Wenn dieser Punkt nicht zugänglich ist, sollen zwei Meßrohre in gleicher Entfernung von ihm angeordnet werden.

9. The Brittleness of Mild Steel due to Nitrogen.
Von E. Strohmeyer.

Bei 24 unter 26 geprüften Stahlsorten hat der Vortragende Erscheinungen des Alterns festgestellt. Zur erschöpfenden Prüfung einer Platte aus weichem Stahl gehört die Feststellung des Gehaltes an Stickstoff und Phosphor, da diese beiden die Erscheinungen des Alterns begünstigen. Der Einfluß des Stickstoffes auf das Brüchigwerden von Stahl ist dabei wenigstens fünfmal so groß als der des Phosphors. Für den höchsten zulässigen Betrag gibt der Verfasser die Regel an: Phosphorgehalt plus fünfmal Stickstoffgehalt muß kleiner sein als 0,08 Prozent. Vielleicht bietet sich in dem Zusatz von Titan in die Bessemer-Birne ein Mittel, den schädlichen Stickstoffgehalt des Stahles herabzusetzen. Versuche hierüber sind im Gange.

10. Drei der Vorträge behandeln die Propeller- und Schiffswiderstandsfragen, nämlich:

a) Experimental Investigations on Wake and Thrust Deduction Values. Von W. J. Luke.
b) Some Considerations regarding the Phenomena of Propulsion. Von Professor Henderson.
c) Model Screw Propeller Results: A Comparison. Von T. B. Abell.

Diese Arbeiten sind Früchte ernsten Studiums und mühevoller und gewissenhafter Versuche, und sie verdienen das volle Interesse der Technik. Es ist aber nicht angängig, sie im Rahmen dieses Berichtes ausführlich zu würdigen, weil die Einführung der speziellen Begriffe und Formelgrößen einen zu breiten Raum beanspruchen würde.

11. Auch der Vortrag des Mr. William Durntall:
The Substitution of the Electric Motor for Marine Propulsion,
der die viel erörterte Frage der Verwendung von Elektromotoren zum Propellerantrieb zunächst allgemein streift, bringt in seinem Kern ein Spezialgebiet, das hier nicht im einzelnen verfolgt werden kann, nämlich die unter der Bezeichnung „Paragon-System" aufgeführte Schaltung eines Wechselstrommotors auf zwei von Verbrennungsmaschinen angetriebenen Generatoren.

— At. —



Der englische Marineetat 1910/11.

Der Anfang März dem Parlament vorgelegte Marineetat-Voranschlag für 1910/11 brachte keinem eine besondere Überraschung. Nachdem die Regierung vor der Opposition durch Inbaugabe der vier Eventual-Dreadnoughts kapituliert hatte, wurde allgemein angenommen, daß auch das diesjährige Neubauprogramm den Wünschen und Ansichten der Opposition Rechnung tragen würde. Der Sprecher dieser Gruppe bei den Etatverhandlungen, Mr. Lee, früher Zivillord der Admiralität im Kabinett Balfour, sagte bei den Verhandlungen im Unterhause auch sogleich einleitend: With regard to the Estimates as a whole, they are better than we feared, machte allerdings „um sein Gesicht zu retten" den Zusatz: But I am by no means prepared to admit that they are satisfactory. Der radikale Flügel der Regierungspartei hatte mit Rücksicht auf die bevorstehende Lösung anderer wichtiger innerpolitischen Fragen — Beseitigung des Vetorechts des Oberhauses, Budget — davon Abstand genommen, der Regierung beim Marineetat Schwierigkeiten zu machen. Im Unterhause sprachen allerdings einige Redner dieses Flügels gegen die Höhe des Etats, kritisierten die Marinepolitik der Regierung und stellten einen Antrag zur Reduktion des Personals, aber ohne sich nachdrücklich für ihre Forderungen einzusetzen. Im übrigen verliefen die Verhandlungen weit farbloser als im Vorjahre. Das Verhältnis zu Deutschland spielte natürlich wieder die Hauptrolle; die Redner befleißigten sich aber durchweg der Zurückhaltung und Sachlichkeit, allerdings nicht immer vollkommener Genauigkeit. Die Regierung, die die Verteidigung des Etats völlig dem Ersten Lord der Admiralität und seinen Gehilfen überließ, hatte sich besonders gegen die Kritik ihrer vorjährigen, den Navy-scare veranlassenden Ausführungen zu verteidigen.

I. Der Etat.

Der Netto-Etatvoranschlag erreicht die Höhe von £ 40 603 700, gegenüber £ 35 142 700 ohne und £ 35 831 800 mit Nachtragetat im Jahre 1909/10. Brutto betragen die Zahlen £ 42 412 524, gegenüber £ 36 782 990 und £ 37 452 090. Die Eigeneinnahmen sind demnach auf £ 1 808 824 gegen £ 1 640 290 und 1 620 290 veranschlagt worden, wobei die Beiträge Indiens und der Kolonien auf £ 494 000

gegenüber £ 492 000 angegeben werden. Der Unterschied wird durch eine stärkere Entschädigung Australiens für Vermessungen bedingt; im übrigen bleiben die Beiträge wie bisher. Die Mehrausgabe ist vor allem veranlaßt durch eine Erhöhung des aktiven Personaletats um 3000 Köpfe (auf 131 000) und durch vermehrte Ausgaben für Schiffsneubauten, vornehmlich hervorgerufen durch das vorjährige Bauprogramm von acht Panzerschiffen (einschließlich der vier Eventual-Schiffe). Hier beträgt die Steigerung gegen das Vorjahr bei £ 13 279 830 rund £ 4,4 Millionen (£ 8 885 194) oder £ 3,6 Millionen unter Berücksichtigung des Nachtragetats. Von dieser Summe für Neubauten werden als erste Raten gefordert £ 1 429 040 gegenüber £ 2 285 770 oder £ 3 115 770 mit Nachtragetat im Vorjahre, und zwar für

5 große gepanzerte Schiffe,
5 geschützte Kreuzer,
23 Torpedobootzerstörer,
10 Unterseeboote,
2 Schwimmdocks,
1 Küstenwachfahrzeug,
1 Vermessungsschiff,
2 Tender für Unterseeboote,
1 Bergungsfahrzeug (wahrscheinlich für Unterseeboote),
verschiedene Hilfsfahrzeuge (Schlepper, Leichter).

Von den großen gepanzerten Schiffen sollen zwei, von den geschützten Kreuzern drei, von den Unterseebooten zwei auf königlichen Werften, die übrigen auf Privatwerften in Bau gegeben werden. Die Torpedobootzerstörer sollen möglichst im Juni auf Stapel gelegt und in 18 Monaten fertiggestellt werden. Die großen Schiffe sollen im Januar 1911 begonnen werden.

Der diesjährige Netto-Etat übersteigt den bisher höchsten Etat, 1904/05, um £ 3,947 Millionen. Betrachtet man jedoch die Gesamtausgaben für Marinezwecke in nachstehender Tabelle, so beträgt die diesjährige Steigerung nur £ 58 361.

	1904/05	1905/06	1906/07	1907/08	1908/09	1909/10	1910/11
	£	£	£	£	£	£	£
Brutto-Ausgabeetat . .	38 293 738	34 861 443	33 262 649	32 866 506	33 942 003	36 782 990	42 412 524
Zinsen und Amortisation f. Naval Works Loan	— 634 238	1 015 812	1 094 309	1 214 402	1 264 032	1 330 356	1 322 752
	37 659 500	33 845 631	32 168 340	31 652 104	32 677 971	35 452 634	41 089 772
Ausgabe zu Lasten der Naval Works Loan	+ 3 402 575	3 313 604	2 431 201	1 083 663	948 262	—	—
Wert der verbrauchten Vorräte ohne Ersatzbeschaffung	—	768 850	1 024 200	1 294 802	500 150	156 000	20 800
Ausgaben bei anderen Ressorts	373 866	372 695	354 084	341 346	382 742	394 595	373 558
Gesamtausgabe	41 435 761	38 300 780	35 977 825	34 371 915	34 509 125	36 003 199	41 484 130

Bei einem Heeresetat (netto) von £ 27 760 000 (+ £ 325 000) betragen demnach die Nettoausgaben beider Etats für 1910/11 im Vergleich zu den Vorjahren:

1910/11	1909/10	1908/09	1907/08	1906/07
£	£	£	£	£
68 363 700	62 577 700	59 778 500	59 179 500	61 268 087

Bei einer derartigen Zunahme der Ausgaben für Verteidigungszwecke ist die augenblickliche budgetlose Zeit für die Regierung wenig angenehm und auch der finanziellen Lage des Landes nicht gerade zuträglich.

Nachstehend seien die Hauptpositionen der Etats im Vergleich mit dem Vorjahre wiedergegeben und dann wichtigere Einzelheiten zu den einzelnen Etatstiteln angeführt:

	1910/11	1909/10	+	—
	Anzahl	Anzahl	(mehr)	(weniger)
I. Personal	131 000	128 000	3000	—
II. Aktiver Dienst:	£	£	£	£
1. Besoldung	7 389 400	7 280 200	109 200	—
2. Verpflegung, Bekleidung	2 500 300	2 416 800	83 500	—
3. Sanitätswesen	263 900	258 700	5 200	—
4. Gerichtswesen	10 900	12 700	—	1 800
5. Erziehungswesen	157 400	159 300	—	1 900
6. Wissenschaftlicher Dienst	69 200	67 300	1 900	—
7. Marine-Reserven	372 500	367 000	5 500	—
8. Schiffbauten, Reparaturen:				
I. Personal	3 444 100	3 148 200	295 900	—
II. Material	4 614 100	4 392 100	222 000	—
III. Privatindustrie	12 395 400	8 278 300	4 117 100	—
9. Schiffsarmierungen	2 781 000	2 381 000	400 000	—
10. Werft- und Hafenbauten	2 995 300	2 916 300	79 000	—
11. Verschiedenes	459 000	438 800	20 200	—
12. Admiralität	388 800	378 200	10 600	—
Summe	37 841 300	32 494 900	5 350 100	3 700
III. Inaktiver Dienst:				
13. Halbsold und Sold für Verabschiedete	924 500	890 200	34 300	—
14. Pensionen und Gratifikationen	1 430 400	1 387 800	42 600	—
15. Zivilpensionen	407 500	369 800	37 700	—
Summe	2 762 400	2 647 800	114 600	—
Gesamtsumme	40 603 700	35 142 700	5 464 700	3 700
		Nettozunahme:	£ 5 461 000	

Zu I: Die Vermehrung um 3000 Köpfe setzt sich zusammen aus:

40 Subordinate Officers (Kadetten, Midshipmen, Clerks),
68 Deckoffiziere (Warrant Officers),
2444 Unteroffiziere und Seeleute,
794 Schiffsjungen,

Zusammen 3646. Davon geht ab eine Verminderung von:

1 Flaggoffizier,
103 Offizieren,
147 Küstenwachen,
395 Royal Marines.

646

3000.

Auffallend ist hierbei die größere Verminderung der Offiziersstellen, die sich auf Seeoffiziere und Royal Marines erstreckt. Wahrscheinlich ist die Verminderung eine Folge des Anstauens von Offizieren in der Lieutenant- und Commander-Charge, der man bis jetzt durch bessere Bedingungen für die Verabschiedung vor Erreichung der Altersgrenze zu steuern versucht hat. Die Zahl der Admirale beträgt 203 (197), von denen 112 retired und 56 (57) half pay beziehen; in aktiven Stellungen mit full pay befanden sich 39 wie im Vorjahre, auf der seegehenden Flotte 27 (28). Von den aktiv diensttuenden 2726 Seeoffizieren sind auf der Flotte 2549 eingeschifft, auf Halbsold stehen 258; es ist hierbei allerdings zu beachten, daß die in Landstellungen befindlichen Offiziere zum Teil als eingeschifft geführt werden. Die Reorganisation der Coast guards ist durchgeführt, so daß man eine weitere Verminderung dieser Truppe nicht mehr vornehmen wird, während eine solche bei den Royal Marines nach den Verhandlungen im Unterhause wohl noch weiter beabsichtigt ist, obgleich sich mehrere Mitglieder, ihnen voran Lord Charles Beresford, für ihre ungeschwächte Erhaltung verwendeten. An der ganzen Küste sind 600 Stationen und Posten im Frieden besetzt. Neue Funkentelegraphenstationen sind im letzten Jahre errichtet in Cleethorpes, Aberdeen, Ipswich, Pembroke.

Die Gesamtzahl des für einen Krieg verfügbar zu haltenden Personals einschließlich Royal Naval Reserves, Royal Fleet Reserves, Royal Naval Volunteers und Pensionairs unter 55 Jahren beläuft sich auf 189 521, gegenüber 185 686 im letzten Etat und 184 939 des wirklichen Bestandes am 1. Januar 1910.

Nach der Denkschrift des Ersten Lords wird eine besondere Luftschifferabteilung unter einem Captain gebildet. Das Versuchsluftschiff wird im Sommer fertig sein.

Zu II 1: Die Zulagen für die Besatzungen der Torpedoboote und Unterseeboote wurden wiederum erhöht. Desgleichen wurde den Funkentelegraphisten der Coast guards zur Hebung des Funkspruchwesens eine Zulage bewilligt und verfügt, daß die Chief officers als Vorsteher der Funkspruchstationen schon nach 5 Jahren mit dem Range eines Lieutenant verabschiedet werden können, diejenigen der optischen Signalstationen erst nach 8 Jahren.

Zu II 3: Die Vorschläge der Kommission unter Admiral Sir John Durnford über Verbesserung der Ausbildung der Sanitätsoffiziere sind noch nicht in die Tat umgesetzt.

Zu II 5: Die Minderausgaben sind durch Schließen des Naval Engineering College in Keyham herbeigeführt. Für die Kadettenerziehung und die Schulausbildung der Mannschaften sind die Anschläge wieder erhöht, besonders sind die Lehrer an Bord besser gestellt worden.

Die Kurse für ältere Offiziere am Naval War College zu Greenwich, der Artillerie-, Torpedo- und Signalschule sind so reorganisiert worden, daß die Offiziere diese Kurse möglichst bald nach ihrer Beförderung besuchen können.

Zu II 6: Der Hydrographer hat einen zweiten Assistenten bekommen, der mit der Navigation moderner Flotten vertraut ist; dafür kommt der Superintendent of sailing directions in Fortfall.

Vermessungen sollen ausgeführt werden im Auslande in Britisch-Kolumbien, Borneo, Australien, Straße von Malakka, Westküste von Afrika, Neufundland.

Zu II 7: Die Stärke der Royal Naval Reserve wird wiederum herabgesetzt von 23509 auf 21915, während am 1. Januar 1910 22268 Köpfe vorhanden waren. Diese sollen sich verteilen auf a) 1835 Offiziere, b) 11900 Seeleute, 600 Maschinisten, 6000 Heizer in der Heimat, c) 600 in Neufundland, 400 in Malta, 580 in Australien. Am 1. Dezember 1909 betrug die Stärke: Offiziere 1389, Ingenieuroffiziere 240, Maschinisten 679, Seeleute 12961, Heizer 5579. Von den Offizieren haben 515 eine Jahresausbildung durchgemacht. Die Ausbildung der Mannschaften (3 Monate, mit jährlicher Wiederholung von 8 Tagen) an Bord der Schiffe der 3. Division der Heimatflotte hat sich gut bewährt und findet Anklang.

Die Royal Fleet Reserve, die sich immer mehr als Hauptreserve herausbildet, soll von 22950 auf 24500 Mann durch Vermehrung der Klasse B von 15200 auf 16750 verstärkt werden. Am 1. Januar 1910 waren 21116 Mann vorhanden. In der Klasse B, die sich aus Mannschaften von einer 12jährigen oder kürzeren Dienstzeit zusammensetzt, sollen 13080 Seeleute und Heizer und 3870 Royal Marines sein. Die zur Ergänzung dieser Klasse eingeführte „short service" von 5 oder 4 Jahren in der Front wurde bei den Verhandlungen im Unterhause von Lord Beresford heftig bekämpft; er sagte, derartige Leute seien an Bord nicht gern gesehen. Am 31. Dezember 1909 waren vorhanden:

	Klasse A:	Klasse B:	Zusammen:
Seeleute	3359	7695	11054
Heizer	1486	3212	4698
Marines	1715	3346	5061
	6560	14253	20813

Die Royal Naval Volunteers werden von 3700 auf 4200 erhöht. Am 1. Januar 1910 waren vorhanden: 161 Offiziere, 18 Ehrenoffiziere, 3986 Mann. Der ständige Stab bestand aus 7 Offizieren, 69 Unteroffizieren und Mannschaften. Im Jahre 1909 haben 42 Offiziere und 1273 Unteroffiziere und Mannschaften eine 2- bis 4wöchige Ausbildung auf den Schiffen der Heimatflotte durchgemacht. Für jeden Volunteer werden jährlich £ 50 bezahlt.

Zu II 8 (Schiffsbauten): Fertiggestellt wurden im letzten Etatsjahre:

5 Linienschiffe („Temeraire", „Collingwood", „St. Vincent", „Superb" und „Vanguard"). Sie sind in Dienst oder werden nächstens in Dienst gestellt werden,

2 ungepanzerte Kreuzer („Boadicea" und „Bellona") (Begleitschiffe für die Torpedobootzerstörer),

9 Torpedobootzerstörer (6 der „Tribe"-Klasse, 2 gekauft für verlorene, „Swift"),

6 Torpedoboote 1. Klasse,

16 Unterseeboote.

Im Bau sind:

7 Linienschiffe: „Neptune" (1908/09), „Orion", „Hercules", „Colossus", „Conqueror", „Monarch", „Thunderer (1909/10),

3 Panzerkreuzer: „Indefatigable" (1908/09), „Lion", „Princeß Royal" (1909/10),
9 geschützte Kreuzer 2. Klasse: „Bristol", „Glasgow", „Gloucester", „Liverpool", „Newcastle" (1908/09), „Dartmouth", „Falmouth", „Weymouth" und „Yarmouth" (1909/10).
2 kleine Kreuzer: „Blanche", „Blonde" (1909/10),
37 Torpedobootzerstörer,
9 Unterseeboote.

Hiervon sollen im Laufe dieses Jahres fertiggestellt werden: 1 Linienschiff („Neptune"), 1 Panzerkreuzer („Indefatigable"), 5 geschützte Kreuzer („Bristol"-Klasse), 20 Torpedobootzerstörer, 4 Unterseeboote.

Über die „Neptune" und „Indefatigable" werden folgende Angaben gemacht:

„Neptune":

Länge 510', Breite 85', Tiefgang 27', Deplacement 19 900 t, Maschinenkraft 25 000 HP, Geschwindigkeit 21 kn, Kohlen 900 t, Armierung: zehn 12zöll. Gesch., sechzehn 4zöll. SK Gesamtkosten £ 1 728 479, davon Geschütze £ 140 500.

„Indefatigable":

Länge 555', Breite 80', Tiefgang 26,5', Deplacement 18 700 t, Maschinenkraft 43 000 HP, Geschwindigkeit 25 kn, Kohlen 1000 t, Armierung: acht 12zöll. Gesch., sechzehn 4zöll. SK, Gesamtkosten £ 1 517 426, davon Geschütze £ 97 600.

Über die späteren Linienschiffe und Panzerkreuzer wird wieder gesagt: Details not yet complete. Eine Andeutung, daß man mit dem Deplacement bei dem Neuprogramm zurückgehen werde, findet sich nirgends.

Für die vier Eventualschiffe aus dem Etatsjahre 1909/10, die im April 1910 auf Stapel gelegt sind und bis März 1912 fertig sein sollen, sind bis 1. April bereits ausgegeben: „Thunderer" £ 23 142, „Conqueror" £ 114 081, „Monarch" £ 118 821, „Princeß Royal" £ 118821. Die ersten Raten für die fünf Panzerschiffe des Etats 1910 betragen für jedes der beiden auf den Königlichen Werften zu bauenden rund £ 96 700, für die drei auf Privatwerften in Bau zu gebenden rund £ 38 400, 48 600, 40 600.

Die zwei Arten von kleinen Kreuzern (eine unarmoured, „Boadicea"-Klasse, und eine protected, „Bristol"-Klasse) will man nach dem Neubauprogramm beibehalten. Nach den veröffentlichten Angaben sind die „Blanche" und „Blonde" (1909/10) Schwesterschiffe der „Boadicea", während die „Dartmouth"-Klasse nach der Denkschrift des Ersten Lords der Admiralität ein verbesserter „Bristol"-Typ sein wird.

„Bristol"-Klasse:

Länge 430', Breite 47', Tiefgang 15,25', Deplacement 4800 t, Maschinenkraft 22 000 HP, Geschwindigkeit 25 kn, Armierung: zwei 6zöll. SK, sechzehn 4zöll SK, Gesamtkosten rund £ 355 000, davon Geschütze £ 14 050.

„Blanche", „Blonde":

Länge 385', Breite 41,5', Tiefgang 13,5', Deplacement 3360 t, Maschinenkraft 18 000 HP, Geschwindigkeit 25 kn, Armierung: zehn 4zöll. SK, Gesamtkosten rund £ 286 000, davon Geschütze £ 8120.

Die Torpedobootzerstörer sollen in Zukunft in 18 Monaten gebaut werden. Die zwanzig Boote des vorjährigen Programms, „Acorn"-Klasse genannt, sind von der Admiralität selbst konstruiert, während die Konstruktion bisher den Privatfirmen überlassen wurde. Auch hier findet sich wieder: details not complete.

Ein gleiches wird über die neuen Unterseeboote gesagt; die vorjährigen gehören sämtlich dem von der Admiralität konstruierten D-Typ an. Die letzten Boote der C-Klasse sind 135′ lang, 13,5′ breit, haben untergetaucht ein Deplacement von 321 t, laufen an der Oberfläche mit 600 HP 13 kn und können 15 t Gasolin nehmen.

Von den zwei Schwimmdocks des vorjährigen Programms soll eins nach Portsmouth, eins nach Chatham kommen; sie sollen im Jahre 1911 fertig werden. Die im vorjährigen Etat für sie angesetzte Summe, die bereits sehr gering war, wurde nur etwa zu einem Drittel verbraucht; für die zwei neu geforderten Schwimmdocks, die nach einer späteren Mitteilung des Ersten Seelords nicht für Schiffe des „Dreadnought“-Typs ausreichen werden, sind nur die geringen Summen von etwa £ 6000 und 3000 eingesetzt.

Die Vermessungsschiffe und Schiffe zum Fischereischutz sollen mit Funkspruchstationen moderner Art versehen werden.

Die Zahl der zum Minensuchdienst angekauften Fischdampfer beträgt sechs. Dem Minenwurf- und Minensuchdienst wird ein größeres Gewicht beigelegt.

Für größere Reparaturen sind wieder £ 2,85 Millionen, etwa die gleiche Summe wie im Vorjahre, eingestellt. Einer solchen sollen von größeren Schiffen unterzogen werden „Irresistible“, „Drake“, „Good Hope“, „Cressy“, „Euryalus“; ferner dreizehn Torpedobootzerstörer.

Für Feuerungs- und Schmiermaterial ist die Summe von £ 1 991 000, das sind £ 243 700 mehr als im Vorjahre, veranschlagt. Die neuen Kreuzer der „Dartmouth“-Klasse sollen Öl neben Kohlen brennen. Ölverbrennungsapparate haben erhalten „Defence“, „Invincible“, „Bellerophon“, „Superb“, „Temeraire“, „Vengeance“, „St. Vincent“, „Collingwood“.

Die Dampfersubvention ist mit £ 150 000 für die Cunard-Line die gleiche geblieben.

Zu II 9: Die Steigerung dieses Titels um £ 400 000 ist vor allem durch die um £ 292 300 erhöhten Ausgaben für Geschützbeschaffung für die große Anzahl Neubauten (Gesamtforderung £ 7 003 300) veranlaßt. Von der Absicht der Einführung eines größeren Kalibers (34,5 cm) verlautet weder in der Denkschrift des Ersten Lords noch in dessen Einführungsrede im Unterhause etwas. Das neue Cordit soll gut sein. Der Einbau von Kühlanlagen auf den Schiffen ist nahezu beendet.

Zu II 10: Beendet sind die Dock- und Werfterweiterungen in Simonstown, Colombo, Hongkong, die Umfassung des Hafens von Dover. Die Hauptneuforderung ist für den Bau eines Trockendocks neben der neuen Einfahrt in Portsmouth. Das Dock in Haulbowline wird so erweitert, daß es „Dreadnought“-Schiffe aufnehmen kann. Der Voranschlag für Rosyth ist um £ 300 000 auf £ 3 055 000 erhöht; die diesjährige Rate beträgt £ 250 000. Die vorjährige Summe ist nicht verbraucht worden.

Die Unterbringung des neuen Schwimmdocks in Portsmouth erfordert eine Ausgabe von £ 100 000. Für Baggerung in der dortigen Einfahrt sind £ 41 000 angesetzt (im Vorjahre £ 32 000); für Chatham beträgt letztere Ausgabe £ 12 000 (28 000), für Dover £ 46 000, für Plymouth £ 19 000. Der weitere Ausbau der Küstenwachstationen kostet wieder £ 12 000.

Zu II 11: Reise- und Passagegelder sind um £ 12 800 auf £ 234 000 erhöht worden.

Zu II 12: Die geringe Steigerung um £ 8720 ist durch Vermehrung des Unterstabes herbeigeführt.

Zu II 13: Auf Halbsold stehen 56 (57) Admirale, 256 (239) Seeoffiziere, 60 (62) Ingenieure, 19 (16) Ärzte, 20 (31) Zahlmeister.

Zu IV 14, 15: Die Vermehrung ist eine Folge der allgemeinen Personalvermehrung und Gehaltsaufbesserungen.

Im allgemeinen sei noch bemerkt, daß die Admiralität das Recht hat, Verschiebungen innerhalb der einzelnen Kapitel selbständig, innerhalb des Etats mit Einwilligung des Schatzamtes vorzunehmen; die Genehmigung des Parlaments ist erst bei Überschreitungen des Gesamtetats einzuholen.

II. Etat in Parlament und Presse.

Die Denkschrift des Ersten Lords der Admiralität kann nach den obigen Erläuterungen zu den einzelnen Etatskapiteln übergangen werden; sie ist farbloser als je, enthält in ihrem I. Teil fast nur eine allgemeine Wiederholung des Statement of Works. Zu erwähnen bleibt aus ihr nur, daß nach den Resultaten der II. Haager und der Londoner Konferenz unter Vorsitz von Lord Dessart das Naval Prize Manual und unter Vorsitz von Lord Gorell, bisher President of the Admiralty Division of High Court, die Naval Prize Court Procedure einer Neubearbeitung unterzogen worden sind. Die von dem Minister des Auswärtigen in Aussicht gestellte Besprechung der Abkommen der II. Haager und der Londoner Konferenz hat noch nicht stattgefunden. Wie die Verhandlungen im Unterhause ergaben, sind die Ansichten über ihren Wert sehr geteilt, wie zuvor. Ein Teil der liberalen Mitglieder ist sogar der Ansicht, daß England weitergehen und eine Abschaffung des Seebeuterechts in Anregung bringen sollte, um dadurch den wachsenden Flottenausgaben Einhalt zu tun. Die Regierung ließ aber diesen Mitgliedern durch Mr. McKenna erklären, daß England das Seebeuterecht als Kriegsmittel nicht entbehren könne, weil die Aktion der Flotte allein einen Gegner nicht zum Nachgeben zwingen werde und das andere hierzu geeignete Mittel, die Invasion, von England gegen stärkere Kontinentalstaaten nicht zur Anwendung kommen könne; England besitze außerdem durch seine geographische Lage und seine Kolonien anderen Nationen gegenüber sehr große Vorteile für die Ausübung des Seebeuterechts.

Wie schon eingangs gesagt, hatte die Admiralität es leicht, den diesjährigen Etat im Unterhause zu vertreten. Das einzig Schwierige für sie war nur, ihre Haltung im vorigen Jahre zu verteidigen. Man muß dem Ersten Lord zugestehen, daß er sich während der 4 tägigen Verhandlungen gut aus der Affäre zu ziehen verstanden hat, indem er sich auf die hypothetische Form aller Äußerungen im Vorjahre bezog und mit gleicher Ausdrucksweise auch in diesem Jahre arbeitete.

Es wurde in den vier Kommissionsberatungen vom 15. bis 17. März der Personalbestand und der Titel I, Löhnung, genehmigt. Die übrigen Etatspositionen werden erst nach Erledigung wichtiger Regierungsvorlagen über das Vetorecht des

Oberhauses und das Budget zur Erörterung kommen, das wichtigste Kapitel, 8 (Schiffsbauten), pflegt immer erst gegen Schluß der Tagung (Juli) zur Verhandlung zu kommen.

In seiner Einführungsrede begründete der Erste Lord der Admiralität zunächst die Höhe der Ausgaben und betonte die Schwierigkeit, es allen Parteien recht zu machen. die Kiellegung der großen Schiffe sei Januar 1911 beabsichtigt. Die Schiffe für Australien und Neuseeland würden im Sommer 1912 fertig und die europäischen Gewässer nicht vor November 1912 verlassen, wenn die Schiffe des vorliegenden Programms ihrer Fertigstellung entgegengingen. Im März 1912 besitze England 20 „Dreadnoughts", im Sommer 1912 außerdem noch zwei (für die Kolonien), ferner die unvergleichliche Flotte der Schiffe älteren Typs, so daß der two-Power standard nach jeder Richtung hin und zu jeder Zeit aufrechterhalten sei. Nach einem Überblick über das Anwachsen der Ausgaben für Neubauten seit 1861 wird versucht, die Schuld für Steigerung der Baukosten durch Einführung des „Dreadnought"-Typs Japan zuzuschieben, das mit dem Bau der „Satsuma" 5 Monate vor Kiellegung der „Dreadnought" begonnen habe. Auf das Irreleitende dieser Darstellung ist bereits im Aprilheft (S. 507) kurz hingewiesen worden. — Die 5 geschützten Kreuzer werden nicht alle der „Bristol"-Klasse, sondern zum Teil der „Boadicea"-Klasse angehören. — Die Bauzeit für die neuen Zerstörer betrage 18 Monate, die Bestellung werde Juni 1910, die Fertigstellung Ende 1911 erfolgen. Für die Nordsee unter allen Verhältnissen geeignet seien nur Zerstörer mit hohem Freibord vorn und großem Brennstoffvorrat; Ende 1911 werde England davon 102 besitzen, ferner 64 Boote mit 33 kn und 30 Boote mit 27 kn Geschwindigkeit außer den 36 „coastal destroyers". — Die 15,3 Mill. ℳ für Unterseeboote seien zum Teil für Baufortsetzung, zum Teil für Neubauten bestimmt. — Auf eine Zwischenfrage über die deutschen „Dreadnoughts" will Mr. McKenna nicht zugeben, daß er von seiner vorjährigen Aussage etwas zurückzunehmen habe. 13 deutsche „Dreadnoughts" seien im Bau, 4 weitere für 1910/11 auf Stapel zu legen, und zwar könne dies an jedem Tage des Rechnungsjahres, z. B. schon am 1. April geschehen.

Nach dem „Official Report" sagte er am 14. März wörtlich Folgendes:

„Im August 1907 wurden 4 deutsche „Dreadnoughts" auf Stapel gelegt, „Nassau", „Westfalen", „Rheinland", „Posen". Von diesen 4 Schiffen wurde die „Nassau" gebaut, fertig- und in Dienst gestellt in 2 Jahren 2 Monaten (26 Monaten) vom August 1907, dem Datum der Kielstreckung, ab gerechnet. Die „Westfalen" wurde fast unmittelbar danach in Dienst gestellt. „Rheinland" und „Posen" sind zwar noch nicht in Dienst gestellt, aber sie sind dazu bereit und hätten schon seit einiger Zeit in Dienst gestellt werden können, wenn es erforderlich gewesen wäre. Dies sind die 4 „Dreadnoughts", von denen ich weiß, daß sie im August 1907 auf Stapel gelegt sind, und die nach 26 Monaten hätten in Dienst gestellt werden können.

Die 4 Schiffe des Etatsjahres 1910/11 können am 1. April auf Stapel gelegt werden, und ich nehme an, daß sie, wenn hierzu ein Zwang oder eine Notwendigkeit vorliegt, ebenso schnell wie die „Nassau" und die „Westfalen" fertiggestellt werden können.

Diese 4 Schiffe können oder werden möglicherweise am 1. April 1910 auf Stapel gelegt werden und können, wenn man die früheren Erfahrungen berücksichtigt, in 2 Jahren 2 Monaten von diesem Datum an gerechnet in Dienst gestellt werden."

Wenn in dieser Erklärung auch noch ausdrücklicher als im vergangenen Jahre die technische Möglichkeit der Fertigstellung unserer 1910 und 1911 auf Stapel gelegten Schiffe bis zum Jahre 1912 und 1913 betont ist, so geht doch aus anderen hiermit im Zusammenhange stehenden Äußerungen, z. B. der Beantwortung einer Anfrage des liberalen Unterhausmitgliedes Mr. Lough (siehe „Marine-Rundschau", Aprilheft, S. 505), in der auf die Erklärungen des vergangenen Jahres ausdrücklich verwiesen wird, deutlich hervor, daß nach der Auffassung des Ersten Seelords die Fertigstellung dieser Schiffe nicht nur „unter Umständen technisch möglich", sondern auch nach den gesetzlichen Bestimmungen durchführbar und daher **wahrscheinlich** ist. Seine Erklärung läßt nur diese Auffassung zu. Das zeigen die Zeitungsstimmen und die Auslassungen einiger Redner der Opposition im Parlament, die von seiten der Regierung unwidersprochen geblieben sind und die die aus den Verhandlungen des vergangenen Jahres genugsam bekannte „Beschleunigung des deutschen Bauprogramms" nach wie vor als feststehend und bewiesen annehmen. Daß dieses Hinüberspielen der technischen Möglichkeit auf die etatsrechtliche Durchführbarkeit in sich ein Gedankensprung ist, der jedes inneren Zusammenhanges entbehrt, und daß der in der Beweisführung liegende Irrtum auch in England vereinzelt erkannt worden ist, beweist die ebenfalls im Aprilheft schon erwähnte Einwendung Mr. Gibson Bowles, der feststellt, daß die Schiffe „Nassau" und „Westfalen", um die es sich hier handelt, zum Bauprogramm 1906 und nicht zu dem von 1907 gehören, daß also, um seine Ausführungen fortzusetzen, die Bauzeit innerhalb des Rahmens des Flottengesetzes, und nur um **diese** kann es sich bei Betrachtungen über die **Durchführung des Flottengesetzes** handeln, nicht 26 Monate beträgt, sondern genau den vom Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts im vorigen Jahre gemachten Angaben entspricht. —

Von der Personalvermehrung (3000 Köpfe) sind nach Angabe Mr. McKennas 1000 zur Verstärkung der Besatzungen der vorhandenen Schiffe (für die Kühlanlagen der Munitionsräume), 2000 für neu in Dienst kommende Schiffe bestimmt.

Mr. Lee, der Redner der Opposition, regte, allerdings nur für seine Person, die Einbringung eines Flottengesetzes an, um die ewigen Reibereien zwischen den Parteien und mit anderen Nationen zu vermeiden. Daß der two-Power standard nicht aufrechterhalten sei, sucht er durch Gegenüberstellung der Gesamt-Etatssummen Deutschlands, Englands und der Vereinigten Staaten zu beweisen. Wenn man sich überhaupt beklagen dürfe, so sei es darüber, daß das deutsche Flottengesetz zu elastisch sei; das gleiche wird auch noch von anderen Rednern gesagt. Das englische Neubauprogramm stehe nur auf dem Papier, da die ersten Raten in dem Bestreben, den Etat möglichst klein erscheinen zu lassen, absichtlich zu niedrig gehalten seien.

Mr. Macnamara, Parlamentssekretär der Marine, weist nach, daß die ersten Raten, die diesmal 10,1 Prozent der Anschlagsumme ausmachen, früher stets niedriger gewesen seien.

Lord Beresford spricht über Torpedobootzerstörer (verlangt gegen Deutschland 3 zu 1), Seesoldaten, Kriegsorganisation (Admiralstab), Schutz der Handelswege „armed tramps"), anscheinend ohne **rechte** Wirkung zu erzielen, so daß Mr. Macna-

mara meint, „the torpedoes of the noble lord did not seem to have their war-heads on to-night“.

Mr. Bowles warnt vor der Annahme der Beschlüsse der Londoner Seekriegsrechtskonferenz. „If we accepted rules of warfare, which practically deprived our Fleet of its power, our Fleet at once became a mockery“. Er tritt den früheren Äußerungen Mr. Balfours in dessen Wahlreden über die Wahrscheinlichkeit eines deutsch-englischen Krieges sowie während der letztjährigen Parlamentsverhandlungen über die Anzahl der deutschen „Dreadnoughts“ scharf entgegen und glaubt nicht an eine unmittelbare Gefahr, da die englische Flotte stark genug sei, nicht nur für einen, sondern für alle Feinde. Wenn Deutschland bis 1912 25 „Dreadnoughts“ besitze, „he would undertake to find an admiral, who would eat them, guns and all“.

In bezug auf die Änderung des Seebeuterechts erklärt Mr. McKenna, daß eine Flotte offensiv zum Angriff auf den feindlichen Handel oder zum Transport einer Invasionsarmee in feindliches Gebiet verwendet werden könne. Da England eine Armee nicht besitze, so bliebe nur die Zerstörung des feindlichen Handels übrig, für die England ganz besonders günstig gelegen sei, günstiger als irgend eine andere europäische Macht. Wenn England durch ein Übereinkommen das Recht auf diesen Angriff aufgebe, so beraube es sich selbst seiner einzigen Offensivwaffe. Die Zerstörung der feindlichen Kriegschiffe sei nur eine defensive Maßregel, die den Krieg nicht beendigen könne. Wenn es auch möglich sei, den englischen Handel durch ein Abkommen zu schützen (vorausgesetzt, daß dieses im Kriege als bindend angesehen werden würde), so müsse England trotzdem eine mächtige Flotte behalten, um sich gegen Invasion zu schützen. Wenn jedoch die Zusicherung gegeben werde, daß, wenn England auf die Ausübung des Seebeuterechts verzichte, andere Nationen ihre Seerüstungen einschränken würden, so wäre die Regierung zur Prüfung etwaiger Vorschläge bereit, unter der Voraussetzung, daß die englische Seemacht überlegen bleiben müsse. In den weiteren Debatten, in denen die deutschen „Dreadnoughts“ und Zerstörer, die Bauzeiten der deutschen Schiffe und die Elastizität des deutschen Flottengesetzes und Etats eine große Rolle spielen, kommen vorwiegend radikale und sozialistische Mitglieder zu Worte, die zwar mit der Höhe des Etats nicht einverstanden sind, fast alle aber mit Rücksicht auf die schwierige Lage der Regierung von der Stellung von Anträgen absehen. Ein Antrag auf Streichung der Etatserhöhung des Personals um 3000 Köpfe wird zum Schluß mit großer Mehrheit (225 gegen 34) abgelehnt.

In bezug auf den two-Power standard erklärte Mr. McKenna, die englische Flotte müsse stark genug sein, „to secure our safety in the event of attack from any probable combination of navies“. Die drei nächststärksten Marinen seien einander so gleich, daß es gleichgültig sei, welche beiden als Maßstab herangezogen würden. — Es sei nicht richtig, daß bei den Untersuchungen der Sonderkommissionen des Naval Defence Committee im letzten Jahre ein Beweis dafür erbracht sei, die deutschen Tramps hätten beständig eine Geschützarmierung an Bord. — Die Reserven an Cordit und die Leistungsfähigkeit der englischen Corditfabriken seien durchaus hinreichend. — Mr. Macnamara gibt die Zahl der in heimischen Gewässern verfügbaren Docks für „Dreadnoughts“ auf 21 an.

Über das deutsche Programm sagt Mr. Peel (Opposition): „The German system was to have a programme of shipbuilding, but is was an elastic one, and there was great liberty given to the executive either to accelerate or postpone, according to circumstances. But by having a programme laid down in advance, there was a backbone and a system, and knowing that, the public had increased confidence. They knew, that if trouble arose there was power in the Executive to accelerate the construction programme to meet emergencies". — Mr. Ponsonby (lib.) stellt fest, daß die Äußerungen des Prinzen Heinrich, des deutschen Botschafters und anderer deutscher Staatsmänner bei Aufstellung des Etats keine Berücksichtigung gefunden hätten. Durch das Gerede, Deutschland baue Schiffe mit äußerster Beschleunigung und suche England heimlich einen Vorsprung abzugewinnen (to steal a march on this country), werde die Lage noch mehr erschwert. Ein Admiral habe ihm gesagt: „What we want is a really good war, to knock political nonsense out of people's heads". — Lord Beresford erklärt, der Admiral, der das gesagt habe, habe die Stimmung in der Marine nicht richtig wiedergegeben. — Er bedauert, daß die Admiralität nur 3000 Mann mehr gefordert habe, und bittet um Herabsetzung der Zahl der short service men. — Sir Ch. Dilke weist demgegenüber auf die kurze Dienstzeit in der deutschen und der französischen Marine hin. „They were told, that the efficiency of the German seaman was very high. Naval officers were inclined to put the German Navy as a whole second only to our own". — Mr. McKenna erklärt, daß die Schiffe der 4. Division der Heimatflotte im Mobilmachungsfall zur Hälfte mit aktivem, zur Hälfte mit Reservepersonal besetzt werden würden. — Lord Beresford kommt zum Schluß noch auf die Ingenieurfrage. Er sei von jeher ein Gegner des neuen Systems gewesen. „There was danger of losing that democratic element which had been so useful in the service, and he was sure it would be unwise, to have officers only from the moneyed class". Er tritt ferner für die Engine Room Artificers ein, für welche die aus den Heizern hervorgegangenen mechanicians kein vollwertiger Ersatz seien.

Die Personalstärke wurde mit 191 Stimmen Mehrheit, Kapitel I ohne besondere Abstimmung angenommen.

Die Aufnahme des Etats in der Presse war derjenigen im Unterhause ähnlich. Der Etat begegnete auch in den oppositionellen Blättern nur vereinzelt einer wesentlichen Kritik. Die „Times" nennt den Etat „satisfactory without being in any way excessive or extravagant" und erweitert den Ausspruch Mr. Lees „The Navy Estimates are not only better than the opposition has feared", durch den Zusatz „but better than had been feared by large classes of the community whose interest in Governments and Oppositions is of a very secondary character". Die geringen ersten Raten — je 2 Mill. *M* für die auf den Regierungswerften zu bauenden Schiffe, 0,8 bis 1 Mill. *M* für die bei der Privatindustrie zu bestellenden — deuteten darauf hin, daß die Schiffe nicht vor Ende 1912 fertig und vielleicht erst zum Frühjahr 1913 indienststellungsbereit sein würden. Das sei auch vollkommen ausreichend, wenn man nur die Sicherheit habe, daß die deutschen Schiffe nicht wesentlich vor den festgesetzten Terminen fertiggestellt werden. Das Blatt kommt

dann auf seine Behauptungen über deutsche Baubeschleunigung und den Bau von Serien zu 4 Schiffen statt in Jahresprogrammen zurück. — An Stelle der Fortschritte im Luftschiffwesen hätte das Blatt lieber eine Beschleunigung des Baues der Torpedobootzerstörer gesehen.

In „Daily Graphic“ führt G. Fiennes aus, daß die kleinen ersten Raten für die Neubauten sich nur auf folgende Weise erklären lassen: Entweder wolle die Regierung, erschreckt über die Höhe der Ausgaben, dem Publikum, das sich um die Einzelheiten nicht kümmere, Sand in die Augen streuen, oder die Leistungsfähigkeit der englischen Werften sei durch die schon im Bau befindlichen Schiffe (12 gepanzerte Schiffe, 11 kleine Kreuzer) erschöpft, oder schließlich eine Typenänderung bedinge die Verlängerung der Hellinge und die Herstellung neuer Maschinen für die Geschützfabrikation.

„Engineer“ kritisiert das Kreuzer- und das Zerstörer-Programm. Bei den kleinen Kreuzern der „City“-Klasse hätte man eine höhere Forderung erwartet, vielleicht auch eine Steigerung der Abmessungen, nachdem die ersten Schiffe erprobt worden seien. Dasselbe gelte für Zerstörer. — Es sei gesagt worden, der neue Erste Seelord sei ein Anhänger der kleineren Linienschiffe; der Etat gebe dafür keinen Anhalt und es sei anzunehmen, daß die neuen Schiffe eine natürliche Weiterentwicklung der bisherigen „Dreadnoughts“ darstellen würden. Ob ein Schritt zurück im Deplacement jemals möglich sein werde, sei eine offene Frage. Für den kleineren Typ sei eine gemischte Armierung von 34,3 cm und 23,4 cm vorgeschlagen worden. Die Versuche mit dem 34,3 cm-Geschütz seien aber noch nicht beendet. Übrigens könne man zu einem kleineren Typ auch wohl nur gelangen, wenn man gleichzeitig die Geschwindigkeit herabsetze.

„Engineering“ kann sich nicht versagen, zur Begründung der hohen Ausgaben auf die deutschen Flottenrüstungen hinzuweisen. Es sei müßig, die deutsche Auffassung über das für erforderlich gehaltene Maß der Rüstung zu kritisieren, Küstenausdehnung und Seehandel seien dafür die maßgebenden Faktoren und die seien ja bekannt. Im übrigen zeige der Etat das Bestreben des Ersten Seelords „to meet the requirements of the situation in a satisfactory way“. Ferner empfiehlt er die Annahme eines Flottengesetzes mit der Bauregelung auf mehrere Jahre, ganz gleichgültig, ob das Geld durch Anleihe oder auf dem Wege des jährlichen Budgets beschafft werde. Es werde anderen Mächten zeigen, daß England unverrückt am any two-Power standard festhalte, werde eine gewisse Stetigkeit in der Entwicklung schaffen und Paniken, wie die im Jahre 1909, ausschließen.

„Daily Graphic“ sagt: Das Land wird ein Gefühl der Erleichterung haben darüber, daß endlich ein den Bedürfnissen entsprechender Marineetat eingebracht worden ist.

„Standard“ findet dagegen, daß der Etat die Berechtigung aller Behauptungen Lord Beresfords und der von dem Blatt seit vier Jahren vorgebrachten Klagen beweise. In allen Hauptpunkten seien die Forderungen unzureichend. Die Personalvermehrung hätte mindestens 5000 Köpfe betragen müssen. Zur Aufrechterhaltung des two-Power standard seien 6 große Schiffe erforderlich. 5 kleine Kreuzer werden freudig begrüßt, aber die Zahl sei zu klein. Die ersten Raten für die Neubauten (etwa 10 Prozent

der Gesamtkosten) seien zu niedrig. Mittel für Ausbau der Flottenstützpunkte, Materialbeschaffungen, Kohlenvorräte seien nicht angefordert.

„Morning Post“ ist sehr reserviert in ihrem Urteil. Das Bauprogramm werde wahrscheinlich allgemein als ausreichend angesehen werden. Die Denkschrift des Ersten Lords sei in technischer Hinsicht nicht ganz befriedigend. In bezug auf Personalvermehrung werde allgemein eine solche von 19000 Köpfen, vielleicht auf 3 bis 4 Jahre zu verteilen, für notwendig gehalten; dem entspreche die geforderte Zahl von 3000 Köpfen nicht. Über die weitere Entwicklung des Navy War Council fehle jede Andeutung.

„Globe“ ist zwar nicht zufrieden, findet angesichts der Erhöhung der Etatssumme um 111 Mill. ℳ aber doch nicht allzuviel auszusetzen. — Die ersten Raten seien so niedrig, daß man die Neubauten eher zu dem Programm 1911 als zu dem für 1910 zählen müsse. — Alle Berechnungen könnten aber jederzeit durch die Beschleunigung des deutschen Programms über den Haufen geworfen werden, deshalb sei ein „Naval Shipbuilding Act“, wie die von 1888 und eine große Anleihe zu empfehlen. „The years are swiftly passing by towards the fixed point when the »Admiral of the Atlantic« will have a superb sea-going armada at his disposal, and nothing has occurred, or is likely to occur to divert the attention of the German Admiralty from the object for which that fleet was designed“.

In bezug auf das Verhältnis zwischen Deutschland und England, das ja während der Verhandlungen mehrfach berührt worden ist, wendet sich „Truth“ vor allem gegen die Einschüchterung des Volkes durch übertriebene Schilderungen von Gefahren, die sich stets als nicht vorhanden herausgestellt hätten. So sei es 1885 gewesen, als man die Panik wegen Frankreich und Rußland inspirierte. Man habe damals ungezählte Millionen verausgabt und wozu? Jetzt sei Deutschland das Schreckgespenst. Nicht nur gesunder Menschenverstand tue dem britischen Volk not, es sei erniedrigend und feige, wenn man immer von vornherein annehme, daß man dem Feinde in die Hand gegeben sei. Man vergesse alle großen Traditionen der englischen Marine und die Lehren der englischen Geschichte. „We are stupid as well as cowardly when we conceive ourselves to be in hourly danger of attack, because a foreign nation, which has everything to fear from an incontestable Naval superiority on our side, manifests this fear by straining every nerve to provide some means of defending itself against us“.

„Western Daily Mercury“ meint dazu, daß dies der rechte Weg sei, dem englischen Volke vernünftige Anschauungen beizubringen.

v. U.



Die Bootsmotoren auf der II. Internationalen Motorboot- und Motoren-Ausstellung, Berlin 1910, und ihre Entwicklungsfähigkeit.

(Mit 8 Abbildungen.)

Nachdem der bei der letzten Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft von Professor Romberg gehaltene Vortrag „Über Schiffsgasmaschinen" Gelegenheit geboten hatte, bereits im diesjährigen Januarheft der „Marine-Rundschau" auf die Entwicklung, das Wesen und die Vor- und Nachteile der Verbrennungsmotoren in ihrer Anwendung auf Schiffszwecke hinzuweisen, gibt nunmehr die „II. Internationale Motorboot- und Motoren-Ausstellung", die in der Zeit vom 19. März bis zum 3. April in den Ausstellungshallen am Zoologischen Garten stattgefunden hat, von neuem Veranlassung, auf dieses schon jetzt wichtige Gebiet etwas näher einzugehen.

Die Ausstellung wurde Sonnabend, den 19. März 1910, in Vertretung des leider am Erscheinen verhinderten Protektors, des Prinzen Heinrich von Preußen, durch den Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts, Admiral v. Tirpitz, eröffnet, nachdem der Vorsitzende der Ausstellungsleitung, Geheimrat Professor Busley, in einer kurzen Ansprache auf die Maßnahmen hingewiesen hatte, die bisher vom Kaiserlichen Automobilklub und dem Verein Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller gemeinsam zur Hebung der deutschen Motoren-Industrie getroffen worden waren. Auf die Veranstaltung mehrerer Motorbootsrennen folgte im Jahre 1907 eine erste Ausstellung in Kiel, der sich nunmehr die zweite in vergrößerter und verbesserter Gestalt würdig anreihe. Geheimrat Busley schloß mit einem dreifachen Hurra auf Se. Majestät den Kaiser, der auch der II. Ausstellung durch Überlassung der Motorbeiboote der Kaiserlichen Yachten „Meteor" und „Iduna" sein besonderes Wohlwollen bewiesen habe.

Wenn die Ausstellung auch eine größere Zahl von Booten der verschiedensten Typen und mannigfacher Verwendungszwecke beherbergte, so lag doch unzweifelhaft ihr größter Wert in den vorgeführten Motorkonstruktionen. Auch die Tatsache, daß die Luftschiffahrt mit dem „Parseval V" sowie einer Reihe von Flugapparaten vertreten war und daß ihr naturgemäß bei der Aktualität dieser Materie von den Besuchern große Aufmerksamkeit geschenkt wurde, ändert hieran nichts. Die großen Fortschritte, die der Verbrennungsmotor in den letzten Jahren gemacht hat, die aber trotzdem seiner Entwicklung noch einen weiten Spielraum lassen, sicherten ihm das Interesse der Ausstellungsbesucher und insbesondere der Fachleute in hohem Grade und ließen im allgemeinen die übrigen Ausstellungsgegenstände trotz ihrer Reichhaltigkeit erst in zweiter Linie zur Geltung kommen. Schon die Beschränkung der für die Ausstellung zugelassenen Boote auf solche mit motorischem Antriebe unter Ausschluß des Dampfes als Treibmittels läßt es nicht zweifelhaft erscheinen, daß sie selbst mehr als Rahmen für die Antriebsmotoren angesehen werden sollten.

Die Ausstellung der Verbrennungsmotoren war denn auch, insbesondere soweit sie dem Bootsantrieb dienen sollten, von erfreulicher Vielseitigkeit. Sie gestattete ein Urteil über den jetzigen Stand der Schiffsmotorentechnik und ließ die große Zukunft

ahnen, die dieser allem Anscheine nach noch bevorstehen wird. Es ist nicht der Zweck der folgenden Zeilen, alle einzelnen Konstruktionen eingehend durchzusprechen und in ihren Vor- und Nachteilen zu erörtern. Es soll vielmehr unter Hinweis auf einige der vorgeführten Maschinen nur ein Überblick über die verschiedenen in der Ausstellung vertreten gewesenen Hauptsysteme gegeben und gezeigt werden, für welche Verwendungszwecke sie geeignet erscheinen und nach welcher Richtung hin auf Grund der bisherigen die künftige Entwicklung der Schiffsmotorentechnik vermutlich vor sich gehen wird.

Die Vorteile, die allgemein durch Verwendung des Verbrennungsmotors im Boots- und Schiffsbetriebe gegenüber den Dampfmaschinen erzielt werden, sind bereits in dem oben erwähnten Referat über die Vorträge der vorjährigen Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft im einzelnen angeführt worden. Trotzdem dürfte es an dieser Stelle von Interesse sein, an einem Beispiele, und zwar dem der Marinebeiboote, die hauptsächlichen Vorzüge kurz darzulegen. Hier kommt zunächst als sehr wichtiger Faktor die Gewichtsersparnis in Betracht. Das Gewicht der Motorboote ist nur etwa halb so groß wie das von Dampfbeibooten gleich hoher Leistungsfähigkeit. Diese Gewichtsverminderung spielt erstens insofern für das Boot selbst eine Rolle, als es dadurch für die Verwendung im Seegang besser geeignet ist; ganz besonders aber tritt ihre günstige Wirkung für das Kriegschiff in die Erscheinung. Bei der immerhin stattlichen Zahl derartiger Boote, die an Bord eines modernen Linienschiffes oder Kreuzers mitgeführt werden müssen, ist die Ersparnis im ganzen schon beträchtlich zu nennen, und sie wird noch vergrößert durch die Möglichkeit, entsprechend dem geringeren Gewicht der ein- und auszusetzenden Boote auch die Bootsheißvorrichtungen leichter zu halten. Eine solche Gewichtsverringerung in den Ausrüstungsteilen gestattet aber eine entsprechende Erhöhung der Offensiv- oder Defensivkraft des Schiffes, die unter Umständen von großer Bedeutung sein kann.

Ein weiterer beträchtlicher Vorteil liegt in der geringeren Raumbeanspruchung des Verbrennungsmotors und in der dadurch erreichbaren größeren Geräumigkeit der motorisch betriebenen Boote. Während früher im allgemeinen zur Beförderung der Mannschaften von und an Bord der an der Boje oder vor Anker liegenden Schiffe größere Ruderboote im Schlepp der Dampfbeiboote benutzt wurden, bietet das Motorfahrzeug Platz genug, um auch eine größere Zahl von Menschen im Boote selbst aufzunehmen, so daß in vielen Fällen die Mitführung von Ruderbooten unnötig ist.

Raum- und Gewichtsersparnis lassen weiterhin gewöhnlich auch noch eine höhere Betriebsgeschwindigkeit zu, als sie mit Dampfbeibooten etwa gleich großer Tragfähigkeit erreichbar ist. Das Motorfahrzeug eignet sich aus diesem Grunde ebenfalls trefflich als schnelles Verkehrsboot, für welchen Verwendungzweck auch die weiteren guten Eigenschaften, die schnelle Betriebsbereitschaft, die leichte Bedienbarkeit, die bequeme Unterbringung des Brennstoffes, die hohe Wirtschaftlichkeit und der verhältnismäßig große Aktionsradius sowie endlich die Sauberkeit des Motorenantriebes besonders günstig wirken.

Wenden wir uns nunmehr zu den ausgestellten Motoren selbst. Was dem Besucher schon nach oberflächlicher Besichtigung auffiel, das war die erfreuliche Tatsache, daß sich der Schiffsmotorenbau von der Verwendung der allzu leichten Automobilmotoren so gut wie ganz freigemacht hat. Es ist nur natürlich, daß mehr

oder weniger extremen Rennfahrzeugen, die keine eigentlich praktischen und wirtschaftlichen Zwecke verfolgen, sondern nur für kurze Zeit ein Höchstmaß an Geschwindigkeit entwickeln sollen, am meisten mit einer möglichst leichten Antriebsmaschine gedient ist, auch wenn sie nach jedem einzelnen Rennen gründlicher Überholung bedarf. Aber für alle anderen Zwecke ist die Verwendung derartig leichter Motoren nur ein Hindernis für ihre Verbreitung. Daß unsere Konstrukteure die Richtigkeit dieses Satzes rechtzeitig erkannt haben, zeigte sich bei fast allen in der Ausstellung vorgeführten Maschinen. Solide, kräftige Durchbildung aller Teile, zweckmäßige Anordnung, nicht zu hohe Umdrehungzahlen, diese Gesichtspunkte traten fast überall deutlich hervor, und das an sich berechtigte Streben nach Leichtigkeit ging im allgemeinen nicht auf Kosten der Festigkeit und Betriebsicherheit, sondern es äußerte sich vielmehr in der gewissenhaften, technisch richtigen Verteilung des Materials, das in erster Linie da verwendet wurde, wo es tatsächlich beansprucht wird, und überall da gespart wurde, wo es aus Festigkeitsgründen entbehrlich ist.

Alle ausgestellten Bootsmotoren waren als stehende Maschinen ausgebildet, da diese Bauweise sich am besten den besonderen Verhältnissen des Schraubenantriebes anpaßt.

Unter den Verbrennungsmotoren lassen sich je nach dem zur Anwendung gelangenden Brennstoff zunächst 2 große Gruppen unterscheiden: Gasmotoren und Ölmotoren. Als Brennmaterial für die erstgenannten kommt an Bord nur das sogenannte Sauggas in Betracht, das in besonderen Generatoren durch Überleiten eines Gemisches aus Wasserdampf und Luft über eine glühende Kohlenschicht erzeugt, in Reinigungsapparaten gereinigt und von der Maschine selbst angesaugt wird. Derartige Maschinenanlagen sind an Bord mehrfach verwendet worden, und insbesondere haben sich in Deutschland die Schiffsgasmaschinenfabrik G. m. b. H., Düsseldorf-Reisholz, und die Gasmotorenfabrik Deutz um ihre Einführung bemüht. Bei gleichmäßigen Betrieben und beim Verkehr in Gegenden, in deren näherer Umgebung sich geeignete Kohlensorten finden, können auch wirtschaftlich günstige Ergebnisse damit erzielt werden. Wie wenig Aussichten für eine weitere Verbreitung im Boots- und Schiffsbetriebe der Sauggasmotor jedoch bietet, geht zur Genüge aus der Tatsache hervor, daß in der Ausstellung nicht eine einzige Maschine dieses Systems vertreten war. Die Gründe für diese Erscheinung liegen klar zutage. Zunächst erfordert der Sauggasmotor Generatoren, d. h. besondere Apparate, in denen der Betriebstoff erst hergestellt wird, gerade wie es bei der Dampfmaschine in den Dampfkesseln geschieht. Während aber der Dampf nach dem Verlassen der Kessel ohne weiteres den Arbeitzylindern zugeführt werden kann, muß das Sauggas zuvor noch einen Reinigungsprozeß durchmachen. Die dazu nötigen Reinigungsapparate fallen, wenn nicht etwa die sehr gute, in Deutschland aber nur in geringen Mengen vorhandene und folglich teure Anthrazitkohle Verwendung findet, ziemlich groß und schwer aus, und ebenso sind Gewicht und Raumbeanspruchung der Sauggas-Rohrleitungen verhältnismäßig hoch. Es ist daher verständlich, daß Sauggasanlagen, soweit Raumbedarf und Gewicht in Frage kommen, einer Dampfmaschinenanlage gegenüber nicht wesentlich im Vorteil sind. Schnelle Betriebsbereitschaft kann von den Generatoren noch weniger als von Dampfkesseln erwartet werden, und das Anpassungsvermögen an den wechselnden Gasbedarf der Maschinen beim

Manövrieren ist nur gering. Beim Stoppen und bei langsamer Fahrt tritt ein gewisser Abbrand ein, der die Wirtschaftlichkeit verringert und dessen Kosten sich daher bei stark veränderlichem Betriebe, wie er auf Schiffen vielfach vorkommt, unangenehm fühlbar machen. Der größte Mangel der Sauggasmaschinen liegt jedoch in der Gefahr für Leben und Gesundheit der Besatzung. Es ist sehr schwer, die Gaserzeugungs-, Gasreinigungsapparate und Rohrleitungen dauernd vollkommen dicht zu halten; schon geringe Undichtigkeiten aber wirken überaus schädlich — bereits 2 bis 3 Gasteile auf 1000 Teile Atmungsluft genügen, um schwere Erkrankungen unter den Mannschaften herbeizuführen. Für offene Fahrzeuge oder solche, deren Innenräume ständig mit der Außenluft in Verbindung stehen und besonders gut ventiliert sind, mag der Sauggasmotor eine Daseinsberechtigung haben; für größere geschlossene Fahrzeuge ist seine Verwendung gefährlich, und für den Antrieb von Kriegschiffen wird er daher kaum ernstlich in Betracht kommen können.

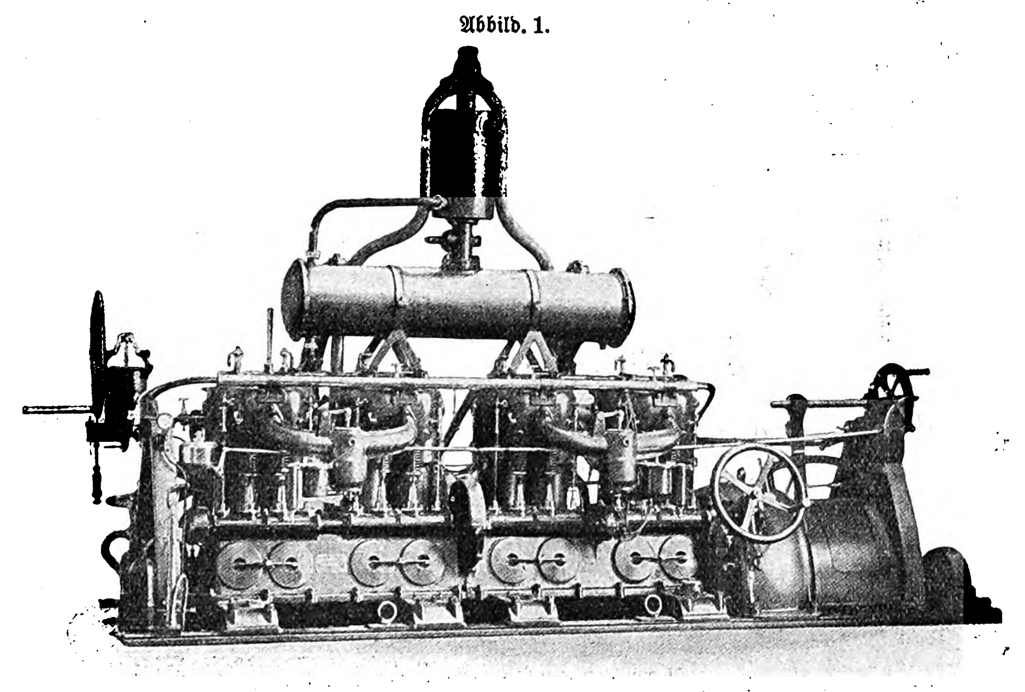
Was die Ausstellung in reicher Fülle bot, das waren durchweg Ölmaschinen. Als Betriebstoffe für diese sind in erster Linie zu nennen: Benzin, Benzol, Spiritus, Petroleum, Paraffinöle, Braunkohlen- und Steinkohlenteeröle. Bei den Leichtölen geht der Betrieb in der Regel so vor sich, daß der Brennstoff durch einen besonderen „Vergaser" in den gasförmigen Zustand übergeführt, mit Luft gemischt und dann in den Zylinder durch den Kolben selbst eingesaugt wird. Beim Rückgang des Kolbens wird das Brennstoff-Luftgemenge im Arbeitzylinder komprimiert und dann kurz vor der Totpunktstellung entzündet. Bei den meisten Maschinen der Ausstellung geschah die Zündung durch elektrische Funken, die entweder durch einfache, vom Motor selbst angetriebene magnetelektrische Apparate oder durch eine kleine Akkumulatorenbatterie erzeugt wurden. Nach der Art der Funkenbildung unterscheidet man die „Kerzenzündung", bei welcher der Lichtbogen zwischen zwei feststehenden, einander nicht berührenden Zündkerzen entsteht, von der „Abreißzündung", bei der die beiden Pole sich zunächst berühren und der Lichtbogen durch Entfernung der Kerzen voneinander gebildet wird. Ist die Entfernung zu groß geworden, so „reißt" der Funke „ab" und der Strom ist unterbrochen.

Hat sich das im Zylinder eingeschlossene Gemenge entzündet, so verbrennt es schnell unter konstantem Volumen — es „verpufft" —, um dann durch seine Expansion den dritten Kolbenhub, der sich danach als Arbeitshub darstellt, zu bewirken. Bei der abermaligen Rückkehr des Kolbens werden endlich die Verbrennungsrückstände durch ein gesteuertes Ventil hindurch in die Atmosphäre ausgestoßen. Da die Abgase noch sehr heiß sind, so ist eine Kühlung der Auspuffleitung wünschenswert und wird jetzt fast allgemein durchgeführt; durchaus notwendig ist eine wirksame und sorgfältig durchkonstruierte Kühlung natürlich für alle diejenigen Zylinderteile, die mit heißen Gasen in Berührung kommen, wie die Zylinderwandungen, die Deckel, die Kolben usw. Ein Teil der Abgase wird übrigens nach dem oben bereits erwähnten Vergaser geleitet, um die beim Verdampfen des Brennstoffes der Umgebung entzogene Wärme zu ersetzen und damit den Vergaser vor dem „Einfrieren" zu schützen. Wird Wert darauf gelegt, das beim direkten Austreten der Auspuffgase an die Luft entstehende unangenehme Geräusch zu verringern, so empfiehlt sich die Verwendung eines „Auspufftopfes", d. h. eines Behälters mit ziemlich großem Fassungsraum — bis zu dem

20 fachen des Hubvolumens —, in dem die Gase ihre Geschwindigkeit und Spannung verlieren, so daß ihr Austritt in die Atmosphäre nunmehr mit nur geringem oder gar keinem Geräusch verbunden ist.

Aus der Darstellung des Arbeitsvorganges geht hervor, daß die Maschinen nur unter bestimmten Voraussetzungen anzuspringen vermögen, die zunächst im Augenblick der Inbetriebnahme noch nicht erfüllt sind. Die Maschinen bedürfen daher im allgemeinen einer besonderen Anlaßvorrichtung, die bei kleineren Aggregaten gewöhnlich in einer einfachen Andrehkurbel besteht. Für größere Maschinen wird meist eine sogenannte „Gemischanlassung" vorgesehen, bei der durch eine besondere kleine, von Hand

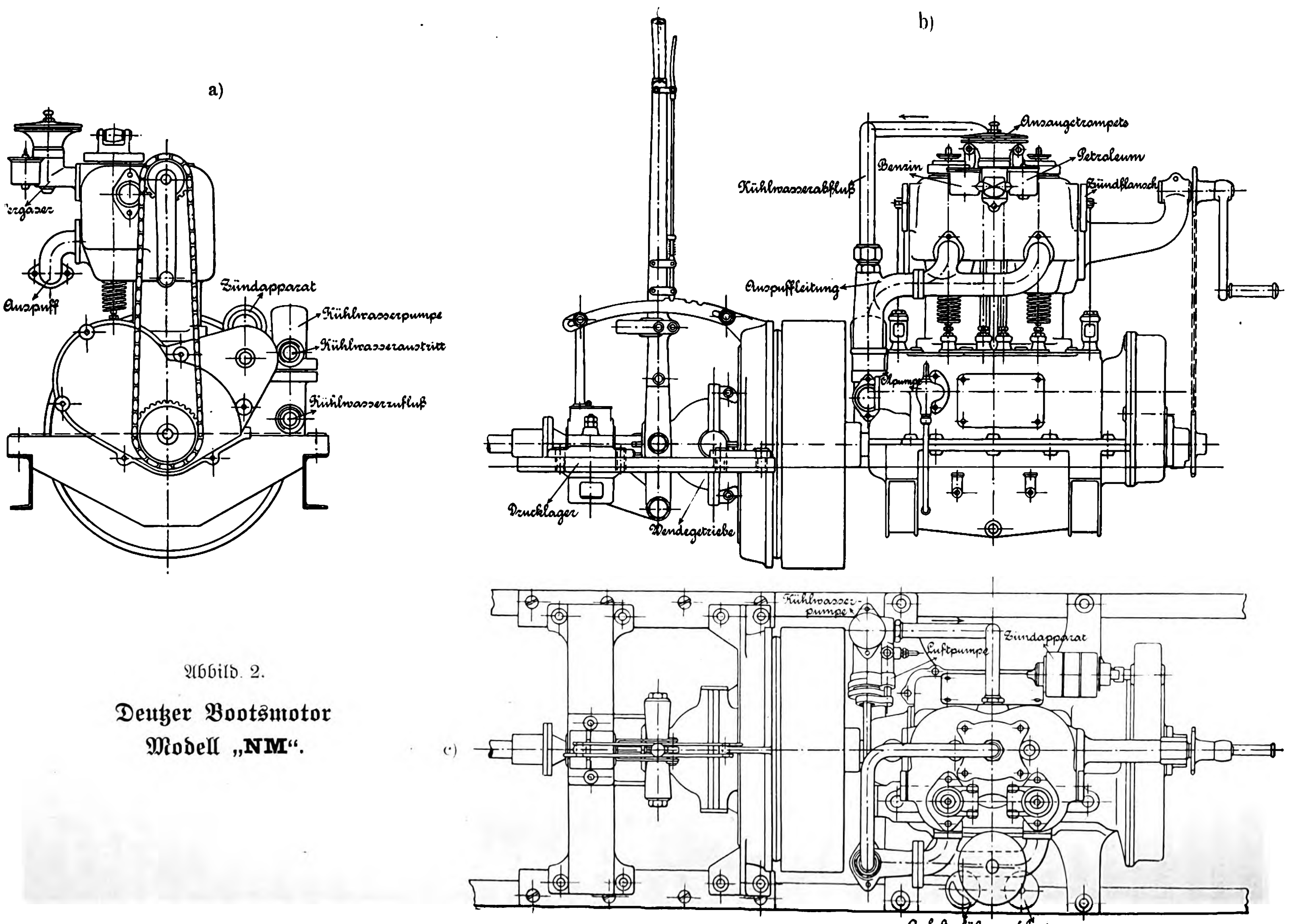
Abbild. 1.



Daimler-Schiffsmotor: 8 Zylinder, 140 PS (Marine-Typ).

betätigte Pumpe das erforderliche Brennstoff-Luftgemisch in den Arbeitzylinder eingeführt und dann, falls für den normalen Betrieb magnetelektrische Zündung vorhanden ist, durch eine kleine Hilfsbatterie oder auch eine Handmagnetvorrichtung der Zündungsfunke erzeugt wird. Die dadurch bewirkte Verpuffung verleiht dem Schwungrade genügend lebendige Kraft, um den regelmäßigen Arbeitsvorgang einzuleiten.

Durch die vorstehende Beschreibung sind die charakteristischen Merkmale des typischen Benzin-Viertakt-Motors gegeben, der für kleinere, zumal für offene Fahrzeuge die geeignetste Antriebsmaschine darstellt und daher in der Ausstellung hauptsächlich vertreten war. Im Prinzip durchaus gleich, unterscheiden sich die von den verschiedenen Firmen ausgestellten Maschinen dieses Typs nur in Einzelheiten, in der Lage der Ventile und Ventilfedern, in der Ausbildung der Zylindergußstücke, in der Führung und Anordnung der Steuerungsgestänge, in der Art der Tourenregulierung, in der Ver-



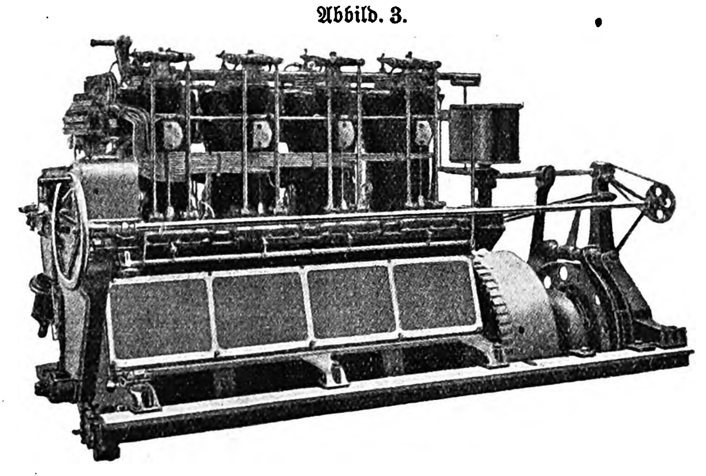
Abbild. 2.

Deutzer Bootsmotor Modell „NM“.

gaserkonstruktion u. a. m. Abbild. 1 bis 3 zeigen drei verschiedene Ausführungsformen größerer Firmen; Abbild. 1 stellt eine Konstruktion der Daimler-Motoren-Gesellschaft, Abbild. 2 eine solche der Gasmotorenfabrik Deutz, Abbild. 3 endlich eine solche der Gebrüder Körting, Aktiengesellschaft, dar. Schon im äußeren Aufbau sind wesentliche Unterschiede ersichtlich, auf die näher einzugehen hier jedoch zu weit führen würde. Hervorgehoben sei nur die recht zweckmäßige Anordnung der Ein- und Auslaßventile bei der Körting-Maschine. Die Ventile sind hier nebeneinander von oben her in den Zylinderkopf eingesetzt; sie liegen dadurch bequem zugänglich und lassen überdies eine in bezug auf Festigkeit günstigere Gestaltung des Verbrennungsraumes zu.

Die Verwendung von Leichtölen, insbesondere Benzin, ist für die Motoren an sich vorteilhaft. Da dieser Brennstoff bereits bei niedriger Temperatur verdampft, so ist seine Vergasung leicht und vollständig zu erreichen und die Vergaserkonstruktion fällt einfach aus. Auch für den sonstigen Betrieb ergibt Benzin einfache und günstige Verhältnisse. Bedenklich ist jedoch die große Feuergefährlichkeit des Materials. Wenn

Abbild. 3.

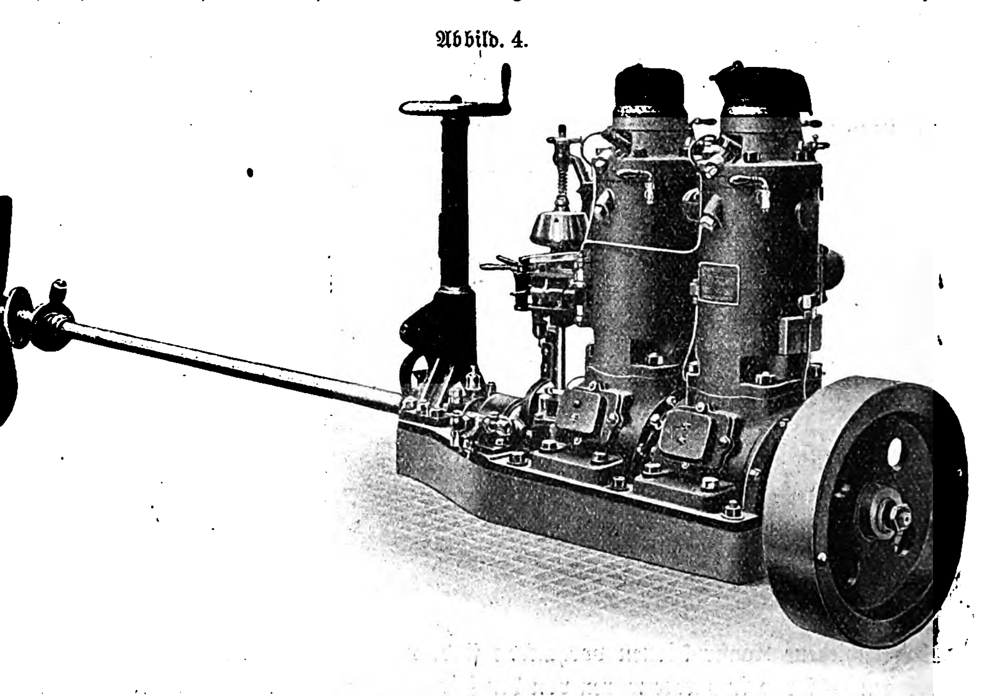


auch verschiedene Konstruktionen vorhanden sind, um Benzin feuersicher an Bord unterzubringen — solche Apparate waren von den Firmen Martini & Hüneke, Maschinenbau-Aktiengesellschaft Berlin, Fabrik explosionsicherer Gefäße G. m. b. H., Salzkotten, und Düstruper Metallwerke G. m. b. H., Osnabrück-Düstrup, ausgestellt —, so kann doch auch die sorgfältigst verlegte Rohrleitung undicht werden und den Benzindämpfen den Austritt gestatten. Da es kaum zu vermeiden ist, daß gelegentlich einmal offenes Feuer in die Nähe der Leitungen gelangt, so ist damit die Explosionsgefahr gegeben. Bei kleineren offenen Booten, bei denen sich Benzingase in größeren Mengen nicht ansammeln können, mag der Benzinmotor ohne Bedenken verwendet werden können; für größere geschlossene Fahrzeuge empfiehlt sich ein anderer Brennstoff mit höherem Entflammungspunkt — Spiritus gemischt mit Benzol, oder Petroleum usw. — mehr.

Die für Benzinbetrieb gebauten Motoren lassen sich nun im allgemeinen, sofern nur der Vergaser dafür eingerichtet ist, ohne wesentliche Abänderungen auch mit Petroleum betreiben, müssen jedoch zuvor mit Benzin angelassen werden. Die Notwendigkeit, bei der Inbetriebnahme zunächst mit Benzin zu arbeiten, bedingt aber

immerhin die Mitführung einer gewissen Benzinmenge und schließt daher auch die Benzingefahr nicht vollständig aus. Besser ist es daher, bei geschlossenen Fahrzeugen und besonders bei solchen, auf denen eine gewisse Sorglosigkeit in der Bedienung und Behandlung der Motoranlage zu erwarten ist, Maschinen zu verwenden, die ganz mit Petroleum oder dgl. arbeiten können. Hierfür ist eine Konstruktion gut geeignet, die auf der Ausstellung in mehreren Ständen zu sehen war: der Motor mit Glühkopfzündung. Eine auf den Zylinder aufgesetzte, von einem Außendeckel umschlossene Haube wird vor der Inbetriebnahme der Maschine durch Vermittlung einer Lötlampe oder dgl. in rotglühenden Zustand versetzt und während des Betriebes auf dieser hohen Temperatur erhalten. Die im Zweitakt arbeitenden Motoren verdichten

Abbild. 4.

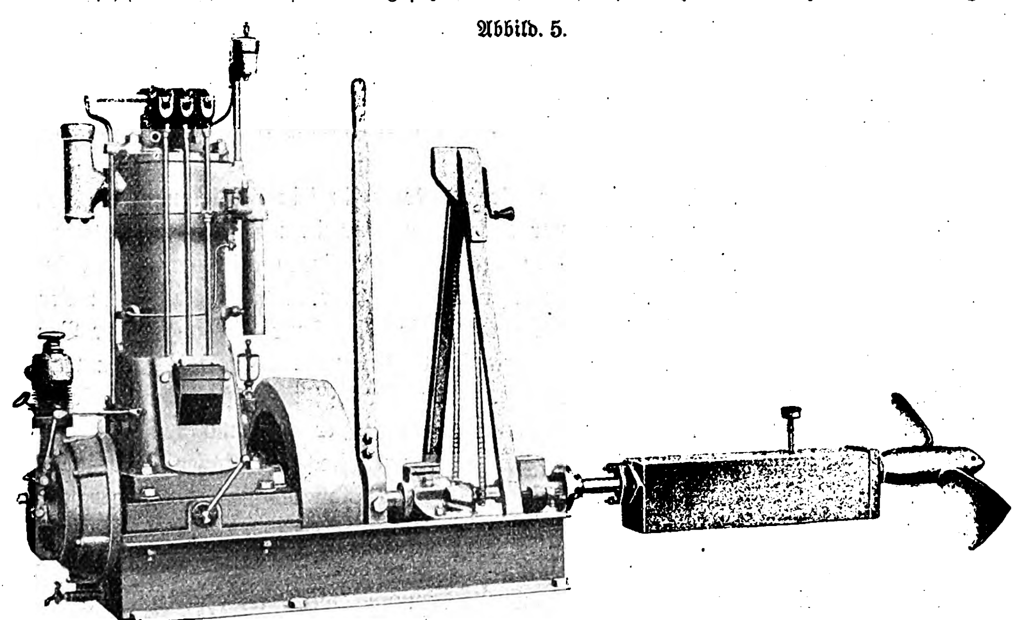


die ihnen durch den geschlossenen Kurbelkasten hindurch zugeführte Luft, in die im geeigneten Augenblick der Brennstoff so eingebracht wird, daß er etwa gegen die Mitte der glühenden Haube spritzt. Bei der Berührung entzündet er sich, und damit ist der Arbeitshub eingeleitet. Diese Art von Maschinen wurde von den Firmen Bolinders Maschinenbaugesellschaft m. b. H., Stockholm und Berlin, Grade-Motorwerke G. m. b. H., Magdeburg, und Maschinenbau-Aktiengesellschaft vorm. Ph. Swiderski, Leipzig-Plagwitz, ausgestellt, und die letztere führte auch einen ihrer Motoren außerhalb der eigentlichen Ausstellungshallen im Betriebe vor. Die Hauptvorteile liegen in der Einfachheit der Konstruktion, die nicht viel Bedienung beansprucht, in der Möglichkeit der ausschließlichen Benutzung von Rohölen, durch die der Explosionsgefahr in weitgehendem Maße vorgebeugt wird, und in der durch eine kräftige Vorzündung leicht erreichbaren Umsteuerbarkeit. Nachteilig wirkt für manche Verwendungzwecke, daß die Motoren sich wegen der Haube ziemlich hoch aufbauen — vgl. Abbild. 4, die einen Zweizylinder-

Zweitakt-Rohöl-Bootsmotor des Systems Swiderski darstellt —, daß die Regelmäßigkeit ihres Ganges zu wünschen übrigläßt, weshalb sie z. B. für den Antrieb von Dynamomaschinen für Beleuchtungszwecke nicht brauchbar sind, und daß sie etwas größere Abmessungen erhalten müssen, als für andere Maschinensysteme nötig wäre. Die an sich aus Betriebsrücksichten günstige Ventillosigkeit bedingt ferner einen etwas größeren Brennstoffverbrauch. Endlich sind Motoren mit Glühkopfzündung für größere Leistungen nicht geeignet, weil es sehr schwer hält, Hauben größerer Abmessungen in gleichmäßige Rotglut zu versetzen. Für große Leistungen besteht jedoch bereits eine Konstruktion, die ihrer bisherigen Entwicklung nach und wegen ihrer großen Vorzüge verspricht, der Motor einer nahen Zukunft zu werden, das ist die Diesel-Maschine.

Das Diesel-Prinzip darf nach den Ausführungen im Januarheft der „Marine-Rundschau" als bekannt vorausgesetzt werden. Es sei daher nur kurz in Erinnerung

Abbild. 5.



gebracht, daß der Diesel-Motor ganz ohne besondere Zündungsvorrichtungen arbeitet, der fein verteilt in stark verdichtete Luft eingespritzte Brennstoff sich vielmehr infolge der hohen Verdichtungstemperatur von selbst entzündet. Die wesentlichen Vorzüge dieses Verfahrens liegen in der Möglichkeit, billige Schweröle zur Verwendung zu bringen, in dem guten thermischen Wirkungsgrade, der auf Verringerung des Brennstoffverbrauchs und daher ebenfalls auf Verbilligung des Betriebes hinwirkt, in dem Fortfall jeder besonderen Zündvorrichtung, wodurch die sonst an Verbrennungsmotoren leicht vorkommenden Betriebsstörungen durch Fehl- und Frühzündungen ausgeschlossen werden, endlich in der hohen Regulierfähigkeit, welche die Tourenzahl auf ein verhältnismäßig geringes Maß herabzumindern erlaubt, ohne daß der Motor stehen bleibt, und in der Einfachheit der Bedienung und Instandhaltung.

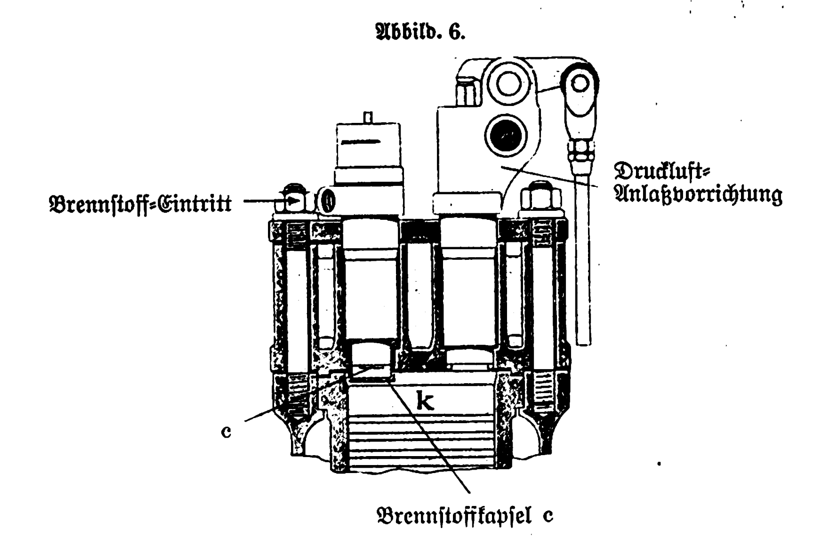
Eine Art Übergang vom Verpuffungsmotor zur Diesel-Maschine stellt der von der Gasmotorenfabrik Deutz vorgeführte Brons-Motor dar. Abbild. 5 zeigt die

Außenansicht eines solchen Motors, während aus Abbild. 6 bis 8 die Einzelheiten der Konstruktion ersichtlich sind. Die Maschine arbeitet nach dem Prinzip des einfach wirkenden Viertakts. Beim ersten Niedergang des Kolbens k saugt dieser durch das gesteuerte Ventil e (Abbild. 7) Luft, durch das Ventil b (Abbild. 6) Brennstoff — am besten Lampenpetroleum — an. Der Brennstoff gelangt jedoch nicht unmittelbar in den Zylinder, sondern zunächst in eine Brennstoffkapsel c (Abbild. 6), die in den Zylinder hineinragt und mit ihm dauernd in Verbindung steht. Der Aufwärtshub des Kolbens verdichtet die nunmehr in den Zylinder eingeschlossene Luft bis auf etwa 32 Atmosphären. Schon während dieses Hubes wird durch die Temperaturerhöhung ein kleiner Teil des in der Kapsel c enthaltenen Petroleums vergast und gelangt so in den Zylinder. Hier entzündet er sich, sobald durch die Luftverdichtung die dafür notwendige Temperatur hergestellt ist (d. h. etwa im Totpunkt der Kurbel), und bewirkt dadurch die Verpuffung des übrigen, noch in der Kapsel enthaltenen Brennstoffes, wodurch der Arbeitshub eingeleitet wird. Nach beendeter Expansion treibt der Kolben bei dem erneuten Aufwärtsgange, dem 4. Hube des Prozesses, die Verbrennungsrückstände vor sich her und drückt sie durch das gesteuerte Auslaßventil a (Abbild. 7) in die Auspuffleitung.

Wie ersichtlich, nähert sich der Brons-Motor in seiner Wirkungsweise dem Diesel-Motor bereits sehr. Er hat vor diesem den Vorteil, während des Betriebes keiner besonderen Preßluftpumpe zu benötigen, da der Brennstoff schon beim ersten Kolbenhube, dem Saughube, in den Zylinder oder vielmehr in die mit diesem in Verbindung stehende Kapsel eintritt. Anderseits ergibt die Doppelzündung unter Verwendung der Brennstoffkapsel aber eine gewisse Komplikation, die bei größeren Ausführungen leicht Versager hervorrufen kann. Der Brons-Motor ist daher in seiner jetzigen Gestalt nur für kleinere Leistungen geeignet — er wird mit Leistungen bis zu 16 PS pro Zylinder geliefert —, hierfür aber zweifellos mit Nutzen verwendbar. Er wird mit Druckluft angelassen, die in einem kleinen, an die Maschine angebauten Kompressor erzeugt wird und etwa 8 kg/qcm Spannung erhält.

Während beim Verpuffungsmotor die Verbrennung unter konstantem Volumen stattfindet, arbeitet der Diesel-Motor mit Verbrennung unter konstantem Druck, sogenanntem „Gleichdruck". Maschinen dieses Systems waren in der Ausstellung bei den Ständen der Firmen Diesel & Co., München, Gebrüder Körting A.-G., Körtingsdorf bei Hannover, Fried. Krupp A.-G., Germaniawerft, Kiel-Gaarden, und Vereinigte Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbau-Gesellschaft Nürnberg A.-G. vertreten. Diesel & Co. hatten, was besonders hervorgehoben zu werden verdient, mehrere kleine Diesel-Motoren von nur 5 PS Leistung vorgeführt. Dies bedeutet insofern eine Neuerung, als bisher die Ansicht bestand, daß das Diesel-Prinzip sich für so geringe Leistungen nicht eigne. Selbst Firmen, die sich eingehend mit der Konstruktion von Diesel-Motoren beschäftigt haben, nahmen als unterste Grenze, bis zu der herab das System noch mit Vorteil anwendbar sei, 50 PS für nicht umsteuerbare, 100 PS für umsteuerbare Maschinen an. Es scheint, daß sich neuerdings diese Grenze erheblich nach unten verschiebt und der Diesel-Motor bei geeigneter Durchbildung auch für wesentlich kleinere Einheiten noch benutzbar ist.

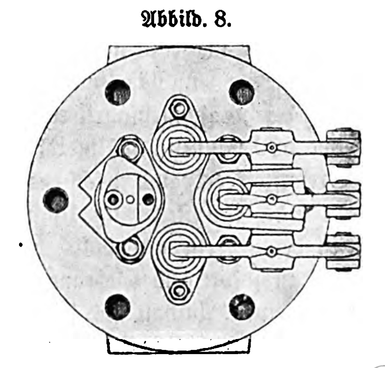
Abbild. 6.



Abbild. 7.

Auspuff
der Verbrennungsprodukte
Ansaugen der Luft
k
a
e

Abbild. 8.



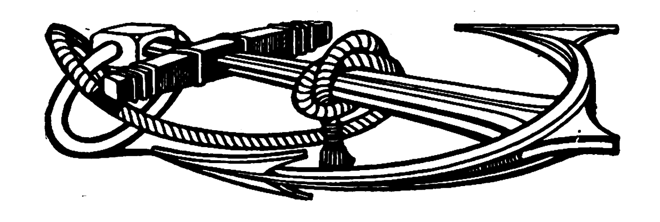
Diesel, Körting und die Germaniawerft hatten Viertakt-Diesel-Motoren ausgestellt, wogegen die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg einen Zweitaktmotor dieses Systems vorführte. Während sich das Zweitaktverfahren für normale Verpuffungsmaschinen allgemein weniger eignet, weil die Ausspülung der Verbrennungsrückstände hier mit Brennstoff-Luftgemisch vorgenommen werden müßte und daher zu Brennstoffverlusten führen würde, erscheint es für Diesel-Motoren größerer Leistungen, zumal wenn Umsteuerbarkeit verlangt wird, sehr zweckmäßig. Der Viertakt braucht im allgemeinen zur Aufrechterhaltung des gleichförmigen Ganges verhältnismäßig schwere Schwungmassen, die seine Manövrierfähigkeit behindern und ein schnelles Umsteuern unmöglich machen. Der Zweitakt bedarf ihrer nicht in demselben Maße, da er bereits auf jeden zweiten Hub — bei Doppelwirkung sogar auf jeden Hub — einen Arbeitshub besitzt. Er ist überdies leichter umsteuerbar, hat einen besseren mechanischen Wirkungsgrad und kann bis zu einem gewissen Grade überlastet werden, da durch die ohnedies erforderlichen besonderen Ladepumpen eine verstärkte Zuführung von Brennstoff und Luft zu ermöglichen ist, während beim Viertaktmotor, der sich seine Verbrennungsluft während des ersten Kolbenhubes selbst ansaugt, die Luftzufuhr nur durch Anordnung einer besonderen Pumpe erhöht werden könnte. Für Maschinen, von denen gute Umsteuerung und Manövrierfähigkeit verlangt wird, sowie für solche größerer Leistung, und zwar schon von etwa 200 PS an, empfiehlt sich daher die Verwendung des Zweitakts, der auch für ganz große Leistungen späterhin vermutlich allein in Betracht kommen dürfte.

Von den ausgestellten Diesel-Motoren zog wohl der von der Germaniawerft vorgeführte einfach wirkende, direkt umsteuerbare 300 PS-Motor die Blicke der Besucher am meisten auf sich. Das lag großenteils an der auffallenden Aluminiumfarbe, mit der er angestrichen war, hatte jedoch auch eine innere Berechtigung insofern, als er die größte unter den vorhandenen Maschinen darstellte. Die Hauptabmessungen waren: Zylinderdurchmesser 330 mm, Hub 330 mm, minutliche Umdrehungszahl 450, Zylinderanzahl 4. Als stündlicher Brennstoffverbrauch wurde der recht geringe Betrag von 180 g/PSe angegeben. War somit die Frage der Wirtschaftlichkeit bei diesem Motor bereits in sehr zufriedenstellender Weise gelöst, so ließ die Zahl der bei der Bedienung der Maschine in Betracht zu ziehenden Hebel den Eindruck gewinnen, als ob die konstruktive Durchbildung des Motors noch verbesserungsfähig sei. Günstiger lagen die Verhältnisse in dieser Beziehung bei der sechszylindrigen, einfach wirkenden, ebenfalls direkt umsteuerbaren Zweitaktmaschine der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg. Hier genügte zur Betätigung der Umsteuerung ein einziger Handhebel, der durch in beiden Endstellungen zur Geltung kommende Anschläge mehrere Funktionen gleichzeitig auszuüben gestattete. Der Motor der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg war für eine Leistung von 150 PSe bei etwa 600 minutlichen Umdrehungen bemessen. Sein Gewicht soll nur 18 kg/PSe, der Brennstoffverbrauch höchstens 250 g pro effektive Pferdestärke und Stunde betragen. Das Anlassen und Umsteuern dieser Maschinen wird durch Preßluft bewirkt, die in besonderen, gewöhnlich zweistufigen Kompressorpumpen erzeugt und in Stahlbehältern zu sofortigem Gebrauch bereitgehalten wird.

Der Diesel-Motor kann seinem Aufbau und seiner Wirkungsweise nach als derjenige angesehen werden, der von allen bisher bekannten Verbrennungsmotoren sich am

besten den Anforderungen des Bordbetriebes anpaßt und der bei guter Wirtschaftlichkeit die größte Betriebssicherheit gewährleistet. Zwar sind die bis jetzt fertiggestellten Motoren dieses Systems noch nicht bis zu Leistungen gekommen, die auch nur annähernd an die unserer modernen Dampfkolbenmaschinen heranreichen. Die größte Pferdestärkenzahl, die bisher in einem Zylinder entwickelt worden ist, dürfte 150 PSe nicht wesentlich übersteigen. Indessen lassen die neuesten Erfindungen auf dem Gebiete des Diesel-Motorbaues die Hoffnung berechtigt erscheinen, daß die Zeit nicht mehr fern ist, in der es gelungen sein wird, die großen Vorzüge der Verbrennungsmaschine auch für große und größte Leistungen an Bord auszunutzen. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß der Diesel-Motor in erster Linie dazu berufen ist, diese Zukunftshoffnung zu erfüllen.

La.



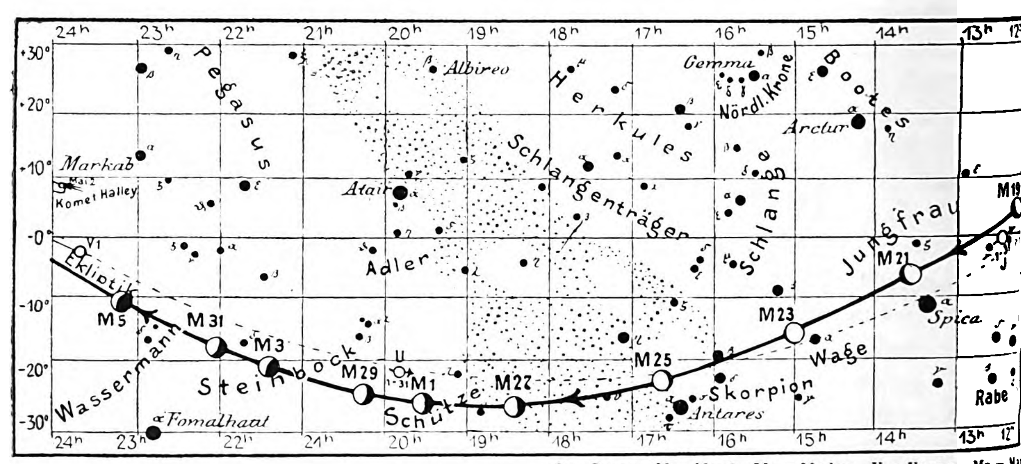
Der Halleysche Komet.

Von Dr. F. S. Archenhold, Direktor der Treptow-Sternwarte.

(Mit 1 Kartenskizze.)

Da der Halleysche Komet bei seiner jetzigen Erscheinung nur in der Nähe des Horizontes vor Sonnenaufgang und nach Sonnenuntergang sichtbar wird, so haben die Seefahrer die beste Gelegenheit zur Beobachtung dieser interessanten Erscheinung.

Am 20. April stand der Komet bereits in dem wichtigsten Punkte seiner Bahn, der sogenannten Sonnennähe, bei einer Entfernung von immerhin noch 88 Millionen Kilometer. Seine größte Erdnähe wird er am 20. Mai erreichen; alsdann beträgt seine Entfernung von der Erde 23 Millionen Kilometer. An diesem Tage werden



wir auch durch den Schweif des Halleyschen Kometen hindurchwandern, nachdem schon voraussichtlich am 1. Mai die Venus in noch größerer Nähe zum Kern durch den Kometen hindurchging.

Um diese Erscheinung richtig zu verstehen, müssen wir wissen, wie die Kometen beschaffen sind. Wir unterscheiden bei den Kometen Kopf und Schweif und am Kopfe wiederum den Kern und die Nebelhülle, auch Koma genannt. Der Schweif des Kometen bildet sich nur bei den hellsten Objekten aus, so daß es bei der größten Zahl der Kometen, insbesondere bei den sogenannten teleskopischen, überhaupt zu keiner Schweifentwicklung kommt.

Durch das Spektroskop konnte nachgewiesen werden, daß im Kometenspektrum drei helle Bänder bei Wellenlänge 563,0 $\mu\mu$,*) 516,5 $\mu\mu$ und 461,1 $\mu\mu$ auftreten, die von einem selbstleuchtenden Kohlenwasserstoffgas herrühren. Beim Kometen Wels, der im Jahre 1882 bei besonders großer Sonnennähe spektroskopisch untersucht

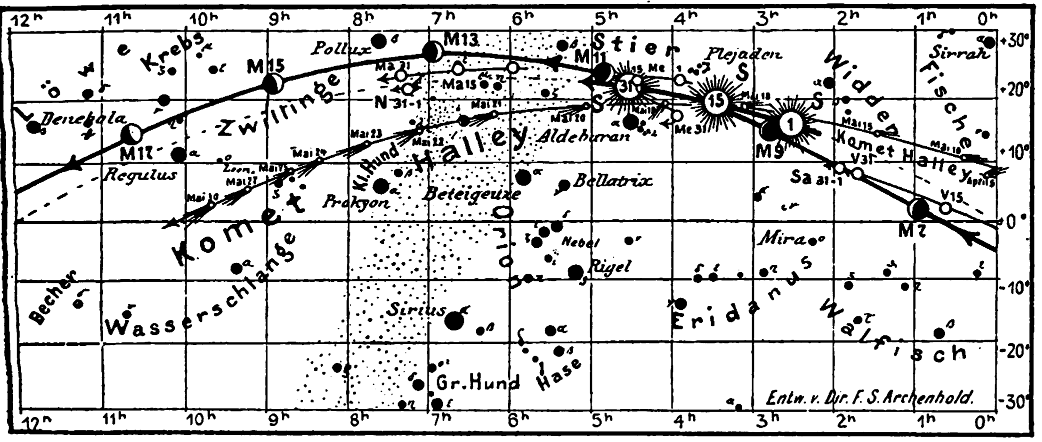
*) 1 $\mu\mu$ (Millimikron) = 0,000001 mm.



worden ist, wurde noch eine helle gelbe Linie plötzlich sichtbar, die mit Sicherheit als die des Natriums erkannt worden ist. Diese Linie war nicht nur im Kern, sondern auch in dessen weiterer Umgebung sichtbar. Freilich kam dieser Komet der Sonne bis auf 9 Millionen Kilometer nahe, so daß er 270 mal so viel Wärme von ihr erhielt, als der Erde in ihrer größten Sonnennähe zuteil wird.

Als der große Septemberkomet des Jahres 1882 sich der Sonne sogar bis auf 440 000 Kilometer näherte, konnte in seinem Spektrum nicht nur die Natrium-Linie gesehen werden, sondern es traten auch noch helle Eisenlinien auf. Freilich übten die Sonnenstrahlen auf den Kopf dieses Kometen eine Wärmewirkung aus, die noch 62 mal größer war, als die bei dem Kometen Wels.

Einige Jahre später hat Campbell auch noch Cyanwasserstofflinien im Spektrum der Kometen nachgewiesen, was später von Deslandres beim Borellyschen Kometen 1903c und von Rosenberg beim Kometen 1907d bestätigt werden konnte.



J = Jupiter. Sa = Saturn. U = Uranus. N = Neptun.

Cyan-Wasserstoff ist unter der Bezeichnung Blausäure wohl bekannter. Als nun auch in dem Halleyschen Kometen dieses giftige Gas nachgewiesen werden konnte und die Rechnung ergab, daß die Erde am 19. Mai durch den Schweif hindurchgehen mußte, hat dies ganz ungerechtfertigterweise zur Beunruhigung geführt.

Alle bisherigen Beobachtungen haben ergeben, daß die Kometen nur eine äußerst geringe Masse besitzen, so daß diese nicht einmal in ihrer Gesamtheit ausreicht, durch ihre Anziehungskraft eine störende Wirkung selbst auf die kleinsten Mitglieder des Planetensystems, die Monde, auszuüben. Als der Lescellsche Komet im Jahre 1767 mitten durch das Jupitersystem hindurchmarschierte, konnte keinerlei Störung in den Bewegungen der Monde dieses Systems festgestellt werden. Ja, als ein Komet sich der Erde bis auf zwei Millionen Kilometer näherte, war nicht der geringste Einfluß seiner Masse auf die Umdrehungszeit der Erde zu konstatieren, wohingegen die Planeten und ihre Monde stets Störungen auf die Bahn der Kometen ausüben.

So ist es zu verstehen, daß der Halleysche Komet nicht regelmäßig alle 76 Jahre wiederkehrt, sondern hierzu oft nur 74 Jahre und oft sogar 79 Jahre

gebraucht, je nachdem die Planeten, denen er begegnet, ihn in seiner Bahn zurückhalten oder seine Bewegung beschleunigen. Es wird daher von ganz besonderem Interesse sein, die Störungen zu beobachten, welche um die Zeit des 1. und des 19. Mai die Venus und die Erde auf den Kometen ausüben werden.

Da unter der gewaltigen Wirkung der Sonnenstrahlen um diese Zeit der Halleysche Komet besonders ausgedehnt ist, so wird es sehr wichtig sein, zu beobachten, ob unter der anziehenden Wirkung der Planeten sich vom Kern oder vom Kopfe Stücke lostrennen und auf eigene Faust in das Weltall hineinziehen, wie dies bei dem Kometen im Jahre 1882 konstatiert werden konnte.

Da jedoch auflösende Kräfte innerhalb des Kometen oft erst nach Wochen zu Katastrophen führen, so wird es wichtig sein, den Halleyschen Kometen auch noch zu verfolgen, wenn er nur noch von der südlichen Halbkugel aus besonders günstig zu sehen sein wird, was im Juni der Fall ist.

Ich habe in einer Abhandlung*) einige Vorschläge zur Beobachtung der interessanten Begleiterscheinungen gemacht, die beim Durchgang der Venus und der Erde durch den Schweif des Halleyschen Kometen anzustellen sind, und die ich im Auszuge hier wiedergebe: Es ist möglich, daß auf der dunklen Seite der Venus am 1. Mai beim Durchgang durch den Kometenschweif eine Aufhellung zu beobachten sein wird und daß diese auch noch einige Zeit nach dem 1. Mai in der unbeleuchteten Venusatmosphäre infolge der Reibung und kometarischer Beimengungen sichtbar bleibt. Ebenso wird die Atmosphäre der Erde beim Durchgang durch die Schweifhülle am 19. Mai heller als gewöhnlich erscheinen und womöglich besondere Färbungen aufweisen. Speziell wolle man bei den Auf- und Untergängen der Sonne und des Mondes auf besondere Begleiterscheinungen achten. Es wäre möglich, daß durch das Eindringen kometarischen feinsten Staubes in unsere Atmosphäre in dieser anormale Dämmerungserscheinungen auftreten, wie es oft nach vulkanischen Ausbrüchen der Fall ist. Durch Spektral- und Polarisationsbestimmungen der verschiedensten Stellen unserer Atmosphäre wird man auch noch die geringsten Spuren solcher fremden Beimengungen feststellen können.

Es ist auch anzunehmen, daß das elektrische Potentialgefälle und die Leitfähigkeit unserer Atmosphäre bei der Berührung mit den elektrisch geladenen Gasen des Halleyschen Kometen sich ändern wird. Es wird **daher wichtig sein, wenn um diese Zeit alle unnötigen Versuche mit Apparaten der elektrischen Wellentelegraphie unterbleiben, um feststellen zu können, ob die hochempfindlichen Empfänger dieser Apparate uns irgendwelche elektrischen Wirkungen des Kometen verraten werden.****)

Auf der Treptow-Sternwarte haben wir eine Station für solche luftelektrische Messungen zu diesem Zwecke eingerichtet und bitten daher einige Tage vor und nach

---

*) Dr. F. S. Archenhold: Kometen, Weltuntergangsprophezeiungen und der Halleysche Komet mit 34 Abbildungen und einem Verzeichnis von 75 alten Kometeneindruckblättern. Verlag der Treptow-Sternwarte, Berlin-Treptow, Preis 1 *M.*

**) Die Ansichten über die Möglichkeit der Beeinflussung funkentelegraphischer Apparate und besonders der Kompasse durch die möglicherweise hier auftretenden elektrischen Erscheinungen sind geteilt. Die Schriftleitung.



dem 19. Mai das Hinaussenden von künstlich erzeugten elektrischen Wellen möglichst zu unterlassen oder tunlichst einzuschränken.

Da auch Änderungen der Erdströme um diese Zeit auftreten könnten, so wären vor allem die Kompasse*) auf Störungen zu überwachen. Von größter Wichtigkeit wird es auch sein, alle Feuerkugeln und Sternschnuppen zu beobachten, da sie uns am schönsten die Bewegungen verraten, die an den Grenzen unserer Atmosphäre durch die Begegnung mit dem Kometen entstehen werden. Da diese Gebilde oft schon in 600 km Höhe sichtbar sind, so werden ihre Schweifteilchen am deutlichsten die Wellenbewegungen wiederspiegeln, die beim Zusammenstoß in unseren höchsten Atmosphäreschichten auftreten werden. Sollten wir durch dichtere Stellen des Schweifes hindurchgehen, so würden diese selbst Sternschnuppen in größerer Zahl erzeugen können, was ja von besonderem Interesse wäre. Durch das Eindringen on Gas könnten auch wieder leuchtende Nachtwolken sichtbar werden, wie zur Zeit nach dem Krakatoa-Ausbruch, oder es könnte eine Verstärkung des Zodiakallichtes zu beobachten sein.

Wir dürfen mit größter Spannung dem wichtigen Ereignisse entgegensehen, da auch negative Resultate bei der Beobachtung der verschiedenen Phänomene unsere Kenntnis von der Beschaffenheit des Halleyschen Kometen erweitern werden. Sollten um diese Zeit gerade auf der Mitte der Sonne größere Fleckengruppen sichtbar werden, so wird sich die erhöhte elektrische Ladung des Kometen und der Erdatmosphäre besonders bemerkbar machen. Wir haben daher allen Grund, uns auf diesen bemerkenswerten Durchgang der Erde durch den Kometenschweif zu freuen, und vor allem darüber, daß es der Wissenschaft gelungen ist, durch die gesetzmäßige Bezwingung der Himmelserscheinungen, besonders der Kometen, die frühere Angst und den Aberglauben für immer zu verscheuchen.

---

*) Vgl. die Fußnote 2 auf der vorhergehenden Seite.



Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Personalien. Prinz Friedrich zu Schleswig-Holstein-Sonderburg-Glücksburg ist als Leutnant zur See in die Marine eingestellt und erhält seine erste seemännische Ausbildung mit den neu eingetretenen Seekadetten an Bord S. M. S. „Freya“.

Admiral v. Prittwitz und Gaffron ist in das Herrenhaus berufen worden.

— Hochseeflotte. Das I. Geschwader — außer „Nassau“ und „Westfalen“ — trat am 30. März um Skagen die Reise nach der Nordsee an, erledigte erst bei Helgoland Verbandsübungen und lief am 6. April nach Wilhelmshaven, seiner neuen Basis, ein. Der Geschwaderchef, Vizeadmiral Pohl, hat die neuen Aufgaben des Geschwaders durch folgenden Tagesbefehl gekennzeichnet:

„Das Geschwader ist heute in der Deutschen Nordsee eingetroffen, die hinfort das eigentliche Feld seiner Tätigkeit sein wird. Die Schwierigkeiten, die der Ausbildung hier entgegenstehen, sind größer als bisher. Es bedarf der Anstrengung jedes Einzelnen, um das Ziel, das die notwendige Kriegsbereitschaft uns stellt, zu erreichen; aber ich erwarte von dem gesunden Geist, der in unserem Geschwader steckt, daß ich hierbei auf volle Hingabe der Offiziere und Mannschaften rechnen kann.

Es soll jedem von uns eine Ehre sein, dem Nordseegeschwader anzugehören und durch Leistungen zu zeigen, daß wir der Schwierigkeiten Herr werden können.

Von den Besatzungen erwarte ich auch, daß sie durch tadelloses Verhalten im Dienst wie auf Urlaub dafür Sorge tragen, daß der Eindruck, den das Geschwader in der neuen Heimat, insbesondere in dem neuen Hauptliegehafen macht, von vornherein ein ausgezeichnet guter ist und bleibt.

Dieser Befehl ist den Besatzungen bekannt zu geben.“

An die Verlegung des Hauptliegehafens des I. Geschwaders von Kiel nach Wilhelmshaven sind von der In- und Auslandspresse zum Teil längere Kommentare angeknüpft worden, die diesem sehr einfachen Vorgang auch eine Art von politischer Bedeutung beizulegen versuchten. Es wird dabei vergessen, daß lediglich zwei Gründe für diese Maßnahme entscheidend gewesen sind. Erstens, daß die zum I. Geschwader gehörigen oder noch hinzutretenden Schiffe der „Nassau“-Klasse ihrer Breite wegen die Schleusen des Kaiser Wilhelm-Kanals nicht passieren können, gegebenenfalls also auf den Weg um Skagen angewiesen wären, ferner, daß die mit großen Kosten erweiterten Werft- und Hafenanlagen Wilhelmshavens inzwischen fertig geworden sind und nunmehr auch ausgenutzt werden sollen.

Die jetzige Verlegung des Hauptliegehafens bedeutete nur die Durchführung eines seit Jahren in Aussicht genommenen Planes, bei dem der wirtschaftliche Gesichtspunkt der besseren Ausnutzung vorhandener fiskalischer Marineanlagen im Vordergrunde steht. Eine politische oder strategische Bedeutung wohnte diesem Wechsel des Ausbildungsgebietes der Schiffe nicht inne. Die zu überwindenden Schwierigkeiten in der Ausbildung werden darin zu sehen sein, daß die deutsche Bucht der Nordsee — im Gegensatz z. B. zu der mit vielen schützenden Buchten ausgestatteten englischen Kanalküste — bei den vorherrschenden Winden keine geschützten Ankerplätze außerhalb der Flußmündungen bietet und so bei Geschütz- und Torpedoschießübungen häufiger Störungen entstehen werden, als in der Ostsee. Im übrigen sind Offiziere und Unteroffiziere durch die auch bisher regelmäßig in den Sommermonaten in der Nordsee vorgenommenen mehrmonatigen Übungen mit den Nordseeverhältnissen

so bekannt und vertraut, daß ihnen das neue Übungsfeld in seemännischer Beziehung keineswegs besondere Überraschungen bieten wird, wie in einem Teil der deutschen Presse seltsamerweise angenommen wurde.

Die Schiffe der Hochseeflotte erledigten im April die Hauptgefechtsbesichtigungen und Einzelübungen.

Der Beginn der Maireise der Hochseeflotte nach der Nordsee ist für den 29. April in Aussicht genommen.

„Nassau“ und „Westfalen“ werden voraussichtlich an der Maireise der Flotte teilnehmen und bis dahin aus dem Probefahrtsverhältnis endgültig entlassen werden.

„Blücher“ schied bereits am 24. März aus dem Probefahrtsverhältnis aus und hißte am 27. April die Flagge des Befehlshabers der Aufklärungsschiffe.

Über die im Aprilheft erwähnte Sturmfahrt S. M. S. „Nassau“ ist noch bekannt geworden: Bei Beginn der Fahrt nach der Nordsee wurde im großen Belt dicker Nebel angetroffen, der dazu nötigte, zur Navigierung lediglich das Lot zu benutzen. Ein weiterer Aufenthalt trat dadurch aber nicht ein. In der Nordsee wurde zunächst auch da, wo sonst in dieser Jahreszeit auf schwere See zu rechnen ist, schönes Wetter beobachtet. Erst am 4. Tage kam mitten in der Nordsee mit Wind von Stärke 7—8 schwere See auf, die mehrere Tage andauerte. Das Schiff hat sich dabei gut bewährt. Auch die artilleristischen Einrichtungen, insbesondere die Munitionsförderung, arbeiteten zur Zufriedenheit. Einzelne Schartendichtungen bedürfen noch der Verbesserung.

Der Verband der Schul- und Versuchsschiffe, bestehend aus „Friedrich Carl“, „Kaiser Barbarossa“, „Kurfürst Friedrich Wilhelm“, „Württemberg“ und „München“ sowie der II. und V. (Schul-) Torpedobootsflottille trat am 4. April in Kiel zusammen und suchte das gewohnte Übungsfeld vor Swinemünde auf. Am 11. April traten die I. und IV. (Manöver-)Flottille und am 14. April „Schwaben“ hinzu.

Am 13. April kollidierte „München“, die die Aufgabe hatte, das marschierende Gros gegen Torpedobootsangriffe zu decken, im Verlauf einer Nachtübung mit „S 122“, das zusammen mit seinem Rottenboot versuchte, vor dem Bug des abdrehenden Kreuzers vorbeizulaufen, um zum Angriff zu kommen. Der Stoß traf das Boot im Maschinenraum und beschädigte es schwer. Die beiden Maschinenräume und 1 Heizraum liefen voll Wasser, 2 Maschinisten wurden tödlich verletzt. Das Boot wurde durch 2 andere Boote nach Saßnitz und später nach Stettin gebracht. „München“ wurde leicht am Bug beschädigt.

Der Verband der Schul- und Versuchsschiffe wird nach Beendigung der Übungen am 29. April aufgelöst.

— Sonstige Schiffe in der Heimat. Der kleine Kreuzer „Emden“, das Kanonenboot „Eber“ und Spezialschiff „Grille“ stellten am 1. April in Dienst, Vermessungsschiff „Möwe“ füllte die Besatzung auf vollen Etat auf.

„Emden“ trat am 12. April die Reise nach Ostasien über Südamerika, „Eber“ die nach Westafrika am 14. April an. „Möwe“ nahm ihre Vermessungsarbeiten in der Nordsee auf.

„Arcona“ stellte am 30. März in Wilhelmshaven außer Dienst.

„Zieten“ trat am 19. April eine Küstenreise an, die bis zum 10. Mai dauern wird und in deren Verlauf Kopenhagen, Göteborg, Laurvig und Christiansand besucht werden sollen.

Am 18. April wurde die 1. Minensuch-Division gebildet und ging zunächst zu Übungen nach der Ostsee.

— Stapelläufe. Am 7. April großer Kreuzer „Moltke" (G) in Hamburg auf der Werft von Blohm & Voß. Die Taufe vollzog der Chef des Großen Generalstabes der Armee, General v. Moltke. Aus der Taufrede seien folgende beachtenswerte Stellen wiedergegeben, die in der Marine freudigsten Wiederhall gefunden haben:

„So lange dieser Sohn des Heeres (Feldmarschall Graf Moltke) an der Spitze des Generalstabes stand, war er ein Freund der Flotte, erkannte er ihre Bedeutung und ihre Notwendigkeit. Schon 1864 beklagte er es, daß die Operationen des Landheeres nicht von einer Flotte unterstützt werden konnten, und 1870 sah er mit Besorgnis die deutsche Küste fast wehrlos der feindlichen Seemacht gegenüber. Freudigen Herzens stimmte er daher seinem jugendlichen Herrn, unserem erlauchten Kaiser zu, als dieser dem Deutschen Reich die Flotte schuf, wie sein großer Ahn ihm das Heer geschaffen hatte. Und als der Kaiser im Jahre 1891 den Feldmarschall à la suite des Seebataillons stellte, wollte er damit hinweisen auf die innige Verbindung, die zwischen Heer und Flotte bestehen soll und bestehen muß zum gemeinsamen Schutz deutschen Landes und deutscher Ehre.

Um diesen Gedanken auch ferner wach zu erhalten, wollen Seine Majestät, daß dieser Kreuzer den Namen „Moltke" tragen soll.

Du aber, du starkes Schiff, das nun eintauchen soll in sein Element, mögest du sein wie er, dessen Namen du führen sollst: Allezeit treu bereit für des Reiches Herrlichkeit. Trage deinen Namen mit Stolz und deine Flagge mit Ehre. Wie der Kompaß seines Lebens die Pflicht war, so sei sie auch Richtschnur deiner Offiziere und deiner Mannschaft.

Auf Befehl Seiner Majestät des Kaisers und Königs taufe ich dich: »Moltke«.

Und wie in diesem Namen sich nun Heer und Flotte eint, so sollen sie immer gemeinsam dastehen, Schulter an Schulter zu Schutz und Trutz, bereit zu kämpfen und zu siegen für unser deutsches Vaterland, für unseren Kaiser und Herrn."

„V 185" ist am 9. April vom Stapel gelaufen.

— Vergebung der Neubauten. Die durch den diesjährigen Etat bewilligten Neubauten sind, wie folgt, vergeben worden:

Linienschiff Ersatz „Hagen"	Howaldtswerke, Kiel.
" " „Aegir"	Schichau, Danzig.
" " „Odin"	Germania, Kiel.
Großer Kreuzer „J"	Blohm & Voß, Hamburg.
Kleiner Kreuzer Ersatz „Cormoran" .	Weser, Bremen.
" " " „Condor" . .	Kaiserliche Werft, Wilhelmshaven.
6 Torpedoboote	Vulcan, Stettin.
6 "	Germania, Kiel.

Die Howaldtswerke in Kiel erhielten von der Werft Danzig den Auftrag für den Bau einer Abschleppe für Unterseeboote.

— Probefahrten. „Rheinland" stellte am 30. April zu Probefahrten in Dienst. Die Indienststellung der „Posen" soll Ende Mai erfolgen. „Mainz" wird den kleinen noch ausstehenden Rest ihrer Probefahrten im Mai erledigen und tritt dann für „Danzig" zur Hochseeflotte.

— Auslandsschiffe. Kreuzergeschwader. „Scharnhorst" befand sich seit dem 22. März in Tsingtau und hat mit „Leipzig" und „Iltis" zusammen am 18. April diesen Hafen verlassen. Das Flaggschiff und „Leipzig" sind nach Nagasaki, „Iltis" nach Schanghai gegangen.

„Emden" läuft auf der Reise nach Buenos Ayres St. Vincent in den Kap Verden an.



„Nürnberg“ hat die Ausreise nach Ostasien fortgesetzt und dabei Anfang April Singapore angelaufen.

„Jaguar“ liegt seit 24. März in Tsingtau, „Luchs“ ist Ende März von Futschau nach Schanghai und von dort Yangtse aufwärts nach Kiukiang und Hankau gedampft.

„Tiger“ liegt als Stationär vor Schanghai.

Das neue Kanonenboot „Otter“ hat am 1. April in Schanghai in Dienst gestellt und ist am 18. April nach Hankau gegangen, wo auch „Luchs“ sich befindet. „Otter“ wird sofort Gelegenheit haben, in dem Yangtse-Gebiet und auf dem Tungting-See, wo Unruhen bei Tschangscha ausgebrochen sind, die Flagge zu zeigen.

Ostafrikanische Station. „Seeadler“ seit Ende März in Daressalam. „Sperber“ hat auf der Reise nach seinem neuen Stationsgebiet, von Benguela kommend Swakopmund, Lüderitzbucht und Kapstadt angelaufen.

Westafrikanische Station. „Panther liegt seit Anfang April in Kapstadt. „Eber“ hat auf der Ausreise Leixas in Portugal angelaufen.

Amerikanische Station. „Bremen“ hat die Rückreise nach der ostamerikanischen Küste angetreten, hierbei Puerto Montt und Mitte April Punta Arenas angelaufen.

Australische Station. „Condor“ seit 10. März in Sydney. „Cormoran“ hat Apia (Samoa) am 20. März verlassen und ist über Noumea (Neu-Kaledonien) nach Matupi gegangen. Vor Noumea geriet „Cormoran“ in einen Orkan, bei dem der Kreuzer Beschädigungen an seinen Booten und der Takelage erlitt.

„Planet“ ist von Simpsonhafen über Brisbane nach Sydney gedampft.

Mittelmeerstation. „Loreley“ hat eine Rundreise ausgeführt, auf der Alexandrien, Beirut, Haiffa, Jaffa und Smyrna angelaufen wurden.

— Geschenke für Schiffe. Der in Karlsruhe lebende Maler Professor Max Lieber, ein geborener Pommer, hat S. M. S. „Pommern“ ein Ölgemälde, das eine Küstenlandschaft Pommerns darstellt, zum Geschenk gemacht.

Die Ortsgruppe Augsburg des Deutschen Flottenvereins hat dem Kreuzer dieses Namens einen Tafelaufsatz für den Stab, ein Bild für die Deckoffiziermesse und den Mannschaften eine kleine Bücherei gestiftet.

— Streichungen aus der Liste der Kriegschiffe. Das „Marineverordnungsblatt“ gibt die Streichung der Linienschiffe „Bayern“ und „Sachsen“ aus der Liste der Kriegschiffe bekannt.

Nachstehende Daten über diese Marineveteranen, auf denen so mancher Offizier und Deckoffizier ein Teil seiner Dienstzeit verbracht hat, dürften von Interesse sein:

S. M. S. „Bayern“ ist von der Kaiserlichen Werft Kiel in der Zeit von Juli 1874 bis 1878 erbaut und am 12. Mai 1878 vom Stapel gelassen worden. Das Schiff ist in Dienst gewesen vom

4. 8. 1881 bis 4. 1. 1882, 21. 11. 1887 bis 30. 4. 1889,
22. 4. 1884 „ 18. 10. 1884, 2. 5. 1890 „ 6. 10. 1895,
1. 5. 1885 „ 15. 5. 1886, 28. 5. 1898 „ 12. 2. 1900

und hat während dieser Zeit vorwiegend an den Übungen des Geschwaders und der Manöverflotte teilgenommen. Vom 15. November 1885 ab war es außerdem Stammschiff der Reservedivision der Ostsee. Nach der Außerdienststellung hat „Bayern“ bis zum Jahre 1906 der I., von da ab der II. Bereitschaft angehört. Es haben betragen die Neubaukosten 9 133 313 *M*, die Umbaukosten 3 687 127 *M*, die Reparaturkosten bis Ende März 1909 2 415 487 *M*.

S. M. S. „Sachsen“ ist von der Aktiengesellschaft Vulcan in Stettin in der Zeit vom April 1875 bis Oktober 1878 erbaut und am 21. Juli 1877 vom Stapel gelassen worden. Das Schiff ist in Dienst gewesen vom

21. 10. 1878 bis 8. 11. 1878,	4. 4. 1888 bis 28. 5. 1888,
27. 3. 1879 " 5. 7. 1879,	1. 5. 1889 " 13. 9. 1889,
15. 4. 1880 " 27. 9. 1880,	17. 5. 1892 " 30. 11. 1897,
15. 2. 1882 " 12. 5. 1882,	25. 4. 1899 " 31. 10. 1901,
22. 4. 1884 " 30. 9. 1884,	24. 11. 1901 " 3. 2. 1902,
15. 5. 1886 " 21. 11. 1887	

und zwar fast durchweg zur Teilnahme an den Übungen des Geschwaders und der Manöverflotte. Vorübergehend war es auch Stammschiff der Reservedivision der Ostsee. Nach der Außerdienststellung gehörte „Sachsen“ bis zum Jahre 1906 der I. Bereitschaft, alsdann der II. Bereitschaft an. Es haben betragen die Neubaukosten 8 443 577 *M*, die Umbaukosten 3 710 623 *M*, die Reparaturkosten bis Ende März 1909 3 034 352 *M*.

— Kabel Teneriffa—Monrovia. Am 21. März fand die Betriebseröffnung des deutschen Kabels Teneriffa—Monrovia (3445 km) statt. Auftraggeberin ist die deutsch-südamerikanische Telegraphengesellschaft zu Köln; das Kabel ist gefertigt und gelegt durch die Norddeutschen Seekabelwerke zur Nordenham.

Die Teilstrecke Borkum—Teneriffa (1290 + 2740 km) wurde Juni—August 1909 gelegt:

— Dem im April erschienenen Jahresbericht des Deutschen Flotten-Vereins entnehmen wir:

„Die Mitgliederbewegung während des vergangenen Jahres stellt sich folgendermaßen: Die Anzahl der Hauptausschüsse ist mit 53 die gleiche geblieben; die Zahl der Ortsgruppen betrug am 31. Dezember 1909 3335, 41 weniger als am 31. Dezember 1908; die Anzahl der Vertrauensmänner ist um 37 Köpfe gesunken und betrug am 31. Dezember 1909 2936; die Zahl der Einzelmitglieder ist etwas gesunken, dagegen die der körperschaftlichen wesentlich gestiegen, so daß die Gesamtmitgliederzahl am 31. Dezember 1909 1 031 339, am 31. Dezember 1908 1 007 563 betrug.

Um so auffälliger und erfreulicher ist demgegenüber, daß das Vereinsvermögen im vergangenen Jahre ganz erheblich angewachsen ist und zwar von 291 849,98 *M* im Vorjahre auf 335 838,17 *M*. Schon in dieser Tatsache liegt der Beweis dafür, daß die während des vergangenen Jahres ausgeschiedenen Mitglieder für den Verein keine finanzielle Einbuße bedeuteten. Das innere Vereinsleben war während des vergangenen Jahres besonders rege, was um so bemerkenswerter erscheint, als eine umfangreiche Agitation bekanntlich während des Vorjahres nicht betrieben werden konnte; man kann darin ein weiteres Zeichen dafür erblicken, daß dem Bedürfnisse nach innerer Festigung steigend Rechnung getragen wird. Auch das freundschaftliche Verhältnis zu einer Reihe anderer Vereine ist gewahrt und ein solches zu dem neuen Luftflottenverein angebahnt worden.

Zur Wohlfahrtspflege des Deutschen Flottenvereins ist zu bemerken, daß die beiden Kuratorien für den China-Fonds und den Südwestafrika-Fonds im vergangenen Jahre umfangreichere Unterstützungen bewilligt haben: ersteres 8595 *M*, letzteres 11 040 *M*, zusammen 19 635 *M*. Für die Gesellschaft m. b. H. »Seemannshaus für Unteroffiziere und Mannschaften der Kaiserlichen Marine« stiftet der Flotten-Verein jährlich 1000 *M*. Seine fünf Freistellen für das Schulschiff des Deutschen Schulschiffvereins konnte der Deutsche Flotten-Verein im vergangenen Jahre vergeben. Auffällig war jedoch, daß nur 18 Meldungen dafür einliefen. — Im übrigen

wurden seitens des Deutschen Flotten-Vereins geldliche Zuwendungen gemacht an die Deutsche Motorfischereigesellschaft Kiel, die Deutsche Evangelische Seemannsmission, an drei deutsche Seemannsheime im Auslande und an den Deutschen Schulschiffverein; außerdem kamen noch eine Anzahl kleiner Spenden in Betracht.

Die »Flotte« erscheint in einer Auflage von 345 000 Exemplaren . . ."

— Stapellauf der „Uruguay". Auf der Vulcanwerft, Stettin, lief am 12. April der Kreuzer „Uruguay" für die Republik gleichen Namens vom Stapel. Taufpate war der Gesandte der Republik, Garabelli.

— Verschiedenes. Am 20. April feierte der in Schiffahrtskreisen sehr angesehene Großkaufmann W. Dahlström, Hamburg, seinen 70. Geburtstag. Sein Name ist mit dem Bau des Kaiser Wilhelm-Kanals eng verknüpft. Bereits 1877 hatte er sich mit dem Projekt auf Grund eingehender Studien beschäftigt. 1879 erschien eine von ihm verfaßte Denkschrift „Der Nordostseekanal als Durchstich mit Endschleusen zwischen der Elbmündung und der Eidermündung und der Kieler Bucht". Später wirkte er durch Vorträge in dem gleichen Sinne. In der Begründung der Kanalvorlage an den Reichstag (1885/1886) wird das von Herrn Dahlström ausgearbeitete Projekt erwähnt und empfohlen.

Das 25 jährige Jubiläum des Seefischereivereins wurde am 9. April in Berlin festlich begangen. Als Vertreter S. M. des Kaisers wohnte Prinz Friedrich Leopold von Preußen der Sitzung bei.

Der Staatssekretär des Reichsamtes des Innern Dr. Delbrück führte in seiner Festrede unter anderem folgendes aus:

„Vor 25 Jahren lag in Deutschland der großen Segelfischerei eine Reederei mit 14 Heringsfahrzeugen ob, ein deutscher Fischerdampfer durchfuhr das Meer. Heute besitzen wir eine Flotte von 270 Heringsfahrzeugen und 260 Dampfern, die die Fischgründe von Island bis Marokko befischen und den deutschen Markt mit jeder Art Fischnahrung versorgen. Auf dieser Flotte dient eine Bemannung von 7000 Köpfen, eine stets bereite und bewährte Reserve für unsere Wehrkraft zur See. Gewiß, die Ursachen dieser Erfolge und des Aufschwungs liegen in erster Linie an der Rührigkeit und Unternehmungslust der beteiligten Fischereikreise. Wohl haben auch Reich und Bundesstaaten, insbesondere Preußen, durch starke materielle Unterstützung das Wachstum der jungen Unternehmung kräftig gefördert, aber wir müssen auch anerkennen, daß ein wesentlicher Teil des Erfolges der fördernden Tätigkeit des Seefischereivereins zu danken ist. Dafür sind das Reich und Preußen dem Verein dankbar.

Mit berechtigtem Stolz kann der Verein zurückblicken auf das, was er im Laufe der ersten 25 Jahre seines Bestehens geleistet hat, und nochmals gedenke ich dankbar dessen, was er auf diesem Gebiete im Zusammenarbeiten mit Reich und Bundesstaaten geschaffen hat. Wir geben uns der Hoffnung und Zuversicht hin, daß der Verein auf den Lorbeeren der ersten 25 Jahre nicht ausruhen wird, sondern daß ein neues Vierteljahrhundert erfolgreicher Arbeit beginnt. Keine der Aufgaben, die der Verein sich gestellt hat, ist definitiv gelöst, und neue Probleme drängen zur alsbaldigen Lösung: die Unterstützung und Förderung unseres Fischereigewerbes im Wettbewerb mit dem Ausland, Erhöhung der wirtschaftlichen Erträge, Erschließung unseres einheimischen Marktes, Vergrößerung seiner Aufnahmefähigkeit für die Erträgnisse unseres Fischfangs. Das alles sind Arbeiten, an denen rastlos weiter gearbeitet werden muß.

In Anerkennung dessen, was der Deutsche Seefischereiverein in dem hinter uns liegenden Vierteljahrhundert geleistet hat, haben Se. Majestät der Kaiser, der Protektor des Vereins, Allergnädigst geruht, dem Verein Allerhöchst Ihr Bildnis

im Rahmen zu verleihen, das ich hiermit dem Herrn Präsidenten zu übergeben die Ehre habe."

Deutsche Dampferlinie von New York nach Westafrika. Die Woermann-Linie, Hamburg-Amerika Linie (Afrikadienst) und die Hamburg-Bremer Afrika-Linie A. G. machen gemeinsam bekannt, daß die zunehmende Bedeutung Nordamerikas auch für Westafrika sie veranlaßt habe, einen direkten Dienst von New York nach Westafrika einzurichten. Ungefähr am 25. Juli soll der erste Dampfer, „Otavi", von New York über Las Palmas nach Sehendi, Accra, Lagos, Calabar, Duala abgefertigt werden. Bei genügendem Ladungsangebot sollen vielleicht auch andere Häfen der Westküste Afrikas oder die Häfen Deutsch-Südwestafrikas angelaufen werden.

Neue Hafenanlagen in Hamburg. Der Senat beantragt bei der Bürgerschaft die Bewilligung von 45 100 000 ℳ für neue Hafenanlagen im Freihafengebiet. Die Anlagen sollen auf dem Gelände errichtet werden, das der preußische Staat in dem Köhlbrand-Vertrag an Hamburg abgetreten hat. Sie liegen in der Nähe der Hafenanlagen der Hamburg-Amerika Linie.

Der Verkehr im Suez-Kanal 1909. Der gesamte Verkehr des Suez-Kanals belief sich

im Jahre	auf Schiffe	mit Netto-Registertonnen
1907	4267	14 728 434
1908	3795	13 633 283
1909	4239	15 407 527

Hinsichtlich des Anteils der einzelnen Flaggen steht nach wie vor die englische weitaus an der Spitze, während die deutsche Flagge die zweite Stelle einnimmt. Die genauen Zahlen sind die folgenden:

Es fuhren durch	1908: Schiffe mit einer Netto-Registertonnage von	1909:	1909 = Prozent der Gesamttonnage
unter englischer Flagge	8 302 802	9 592 387	62,3 Prozent
" deutscher Flagge	2 310 507	2 381 681	15,5 "
" französischer Flagge	815 120	802 100	5,2 "
" holländischer Flagge	743 980	800 950	5,2 "
" österreich-ungarischer Flagge	387 546	519 772	3,4 "

Die Gesamteinnahmen der Suez-Kanal-Gesellschaft betrugen:

1907	116 000 069 Fr.
1908	108 452 235 "
1909	120 642 677 "

Im Jahre 1908 gelangte eine Dividende von 28,2 Prozent zur Verteilung.

Weitere Abschlüsse deutscher Reedereien:	1908:	1909:
Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Reederei	9 Prozent,	10 Prozent
Hanseatischer Lloyd in Lübeck	— "	— "
Dampfschiffahrtsgesellschaft „Neptun" in Rostock . . .	4 "	4 "
Reederei-Aktiengesellschaft von 1896 in Hamburg . . .	4 "	4 "

Die Deutsche Levante-Linie erhöhte ihr Aktienkapital von 3 Mill. ℳ auf 9 Mill. ℳ.

Die Schantung-Eisenbahngesellschaft bringt eine Dividende von 6 Prozent (im Vorjahr 4 Prozent) in Vorschlag.

England. Nachdem die Resolutionen der Regierung gegen das Vetorecht des Oberhauses in Finanzfragen von dem Unterhause mit Hilfe der Iren angenommen worden sind, hat auch das vorjährige Budget Aussicht auf Bewilligung. Die Resolutionen werden im Oberhause kaum vor Ende Mai zur Verhandlung kommen, da erst die Vorschläge Lord Roseberys zur Reformierung des Oberhauses durch Beschränkung der Zahl der erblichen Mitglieder — die zum Oberhaussitz berechtigten Geschlechter sollen Vertreter aus ihren Reihen wählen — und Vermehrung der Zahl der wegen persönlicher Verdienste oder ihrer hohen staatlichen Stellung ins Oberhaus Berufenen zur Beratung kommen sollen. Dadurch wird die nicht zu vermeidende Krisis — es ist ausgeschlossen, daß das Oberhaus die Resolutionen der Regierung annehmen wird — bis etwa Anfang Juni verschoben. Sie wird voraussichtlich nur durch Neuwahlen gelöst werden können.

In der Presse dauern die durch die Marinedebatten wieder angeregten Erörterungen über Deutschland—England weiter fort, wenn auch in geschwächtem Maße. Neue Nahrung gab ihnen die schon vor Jahren angekündigte Verlegung des deutschen I. Geschwaders nach Wilhelmshaven. Viele sehen in den jetzt in der Nordsee stattfindenden taktischen Manövern der 1. und 2. Division der Heimatflotte und der Atlantikflotte mit den zugehörigen Kreuzergeschwadern und Torpedobootzerstörerflottillen eine Antwort auf diese Überführung, werden aber von besonneren Blättern darauf aufmerksam gemacht, daß diese Übungen programmäßig seien und auch im vorigen Jahre stattgefunden haben. Ein Artikel im »Naval and Military Record«, warnt davor, jetzt von der Überlegenheit der englischen Flotte, ihren Bewegungen und Leistungen viel Aufhebens zu machen. Dies sei politisch unklug, weil solche Nachrichten von deutschen Flottenenthusiasten zu Agitationszwecken für eine Erweiterung des Flottengesetzes benutzt werden könnten. Eine solche liege vom Jahre 1912 ab, wenn das deutsche Jahresbauprogramm auf zwei große Schiffe sinke, sehr wohl im Bereiche der Möglichkeit. Erörterungen über die kürzlich angeordnete Bildung einer Territorialarmee-Reserve, das letzte Glied in der Haldaneschen Heeresorganisation, haben sich auch wieder auf das Thema Heer- oder Flottenverstärkung erstreckt. Mit Lord Roberts sind viele der Ansicht, daß Englands Heer seiner politischen Stellung nicht genüge und seiner Bündnisfähigkeit Abbruch tue, weil es nicht imstande sei, ein bei den großen kontinentalen Heeren ins Gewicht fallendes Expeditionskorps dem auf dem Lande kämpfenden Verbündeten zur Hilfe zu schicken. Gegen die Befürworter einer größeren Heeresverstärkung wendet sich der bekannte Marineschriftsteller Mr. Archibald Hurd in einem Artikel der »Fortnightly Review«: Invasion or Starvation mit dem Hinweis, daß durch eine solche Verstärkung die Flotte leiden müsse; man könne nur eins zu gleicher Zeit, da sei die Flotte notwendiger.

Ebenso wie das Mutterland beschäftigen sich die großen Kolonien dauernd mit Verteidigungs- und Flottenfragen. In Kanada wurde die Naval Bill in dritter Lesung angenommen und damit die Gründung einer kanadischen Flotte gutgeheißen. Eine längere Diskussion entspann sich über die Bestimmung, daß diese Flotte nicht ohne einen in Übereinstimmung mit der Regierung erlassenen Befehl des Generalgouverneurs in Tätigkeit treten, also nicht ohne weiteres die englische Flotte im Kriege verstärken solle. Der Premierminister, Sir Wilfried Laurier, begründete dies damit, daß England wiederholt in solche Kriege verwickelt gewesen sei, in denen eine Unterstützung nicht nötig oder unmöglich war. Von der Opposition wurde die Bestimmung scharf bekämpft. Das Oberkommando über die Flotte soll als Vertreter des Königs der Generalgouverneur führen. Dem neuen Marinedepartement werden außerdem die Fischerei, die Vermessung, die Pegelbeobachtungen und die Funkentelegraphie unterstellt werden. Im Falle der Not will man alle Docks und Werften den englischen Behörden überlassen.

Um den Bau von Docks für die größten Krieg- und Handelsschiffe zu fördern, zahlt die Regierung den Unternehmern jährliche Beihilfen, und zwar von £ 28 000 auf 35 Jahre für Docks 1. Klasse, £ 17 500 auf 25 Jahre für Docks 2. Klasse, £ 3000 auf 20 Jahre für Docks 3. Klasse. Es verlautet, daß je ein Trockendock von 900 Fuß Länge, 100 Fuß Breite, 35 Fuß Tiefe in Levis, Quebec und St. John, in letzterem Platze außerdem eine erstklassige Schiffsbauwerft errichtet werden soll. An dieser Dock-Gesellschaft sind beteiligt: Harland & Wolff in Belfast, die Kanadische Pacific-Eisenbahn-Gesellschaft und die Allan-Schiffsreederei.

Die Abgabe oder der Verkauf einzelner Schiffe an die Kolonien, so z. B. von zwei Kreuzern an die kanadische Regierung zu Schulzwecken, hat Lord Brassey veranlaßt, im Oberhause den Vorschlag zu machen, alle Schiffe, die infolge geringen Gefechtswerts in den heimischen Gewässern nicht mehr brauchbar seien und aus der Liste der Kriegschiffe gestrichen würden, zur Hafenverteidigung und zum Handelsschutz an die Kolonien abzugeben.

Die Regierung des Commonwealth, die durch den Ausfall der kürzlich stattgehabten Wahlen wieder an die Arbeiterpartei übergegangen ist, deren Führer, Mr. Fisher, den jetzigen Premierminister, Mr. Deakin, wieder ablöste, hat sich mit den Vorschlägen Lord Kitcheners über die Organisation der Landstreitkräfte zu beschäftigen. Diese Vorschläge bedingen eine Abänderung der erst kürzlich von Mr. Deakin durchgesetzten Defence Act 1909, nach der alle jungen Leute von 12 bis 20 Jahren eine militärische Ausbildung erhalten und eine Reserve 1. und 2. Klasse neben einer freiwilligen Miliz von 28 000 Mann bilden sollten. Man schätzte, daß im Jahre 1921 die verfügbaren Streitkräfte auf 206 000 Mann gebracht werden könnten. Lord Kitchener, der als Ziel jeder militärischen Organisation die Abwehr einer Invasion in Abwesenheit der Flotte hinstellt, verlangt in seinem Plane eine Ausdehnung der Dienst- und Ausbildungszeit bis zum 25. Jahre und Fortfall der Miliz. »There should be no difference in the enrolment, organization and equipment of any unit.« Die erforderliche Stärke der Gefechtstruppen veranschlagt er auf 80 000 Mann im Alter von 19 bis 25 Jahren, von denen die Hälfte als mobile Truppe, die Hälfte zur lokalen Verteidigung verwendet werden sollte, und er empfiehlt die Bildung von 21 Infanterie-Brigaden zu je 4 Bataillonen, 28 Kavallerie-Regimentern, 24 Feldartillerie-Batterien zu je 4 Geschützen, 7 schweren Haubitz-Batterien zu je 4 Geschützen, 7 Verkehrs-Kompagnien, 14 Pionier-Kompagnien. Als Ersatz (etwa 17 000 Mann im Alter von 18 bis 19 Jahren) und Hilfstruppen kommen zu den 80 000 Mann noch etwa 35 000 Mann. Die Kosten veranschlagt Lord Kitchener nicht viel höher als diejenigen des Deakinschen Planes, auf £ 1 884 000, im 7. Jahre nach der Einführung gegen £ 1 742 000.

Das erste Parlament der südafrikanischen Union wird Anfang Juni vom Prinzen von Wales feierlich eröffnet werden. Dieser wird die Reise dorthin auf dem gemieteten Dampfer der Union-Castle Linie „Balmoral Castle“ machen. Ein Panzerkreuzer wird ihn begleiten.

Auf der Zentenarfeier Argentiniens wird England durch den Oberstkommandierenden der Kapstation, Vizeadmiral Egerton, mit dem Panzerkreuzer „Argyll“, dem großen geschützten Kreuzer „Hermes“ und dem kleinen geschützten Kreuzer „Amethyst“ vertreten sein.

— Personal. Admiral Sir A. Curzon-Howe wird die Portsmouth-Station, Vizeadmiral Sir Edmund Poe die Mittelmeer-Flotte am 30. April übernehmen.

Auf dem Linienschiff „Irresistible“ wurden nach »Daily Mail« alle Visiereinrichtungen der Geschütze über Bord geworfen.



— Flottentätigkeit. Die 1. und 2. Division der Heimatflotte mit dem I. und II. Kreuzergeschwader, der I. und II. Torpedobootzerstörer-Flottille und die Atlantik-Flotte mit dem V. Kreuzergeschwader sind Ende April zu etwa 10tägigen gemeinsamen Übungen in die Nordseegewässer gegangen und werden von Cromarty und Scapa Flow aus operieren. Ein Teil der Schiffe der 2. Division und des II. Kreuzergeschwaders wurden in der Arosa-Bucht vom Geschwaderchef als Zweitem Admiral besichtigt; für jedes Schiff waren 2 Tage angesetzt.

Bekohlungsleistungen der Schiffe dieser Verbände aus Kohlendampfern:

	Gesamtmenge: Tonnen	Stündl. Durchschnitt: Tonnen
„Britannia"	1049	232,6
„King Edward VII."	904	187,7
„Hibernia"	1020	175,8
„Hindustan"	1020	174,0
„Dominion"	978	159,0
„New Zealand"	1090	169,0
„Shannon"	1180	175,0
„Natal"	1139	156,4
„Achilles"	1222	156,0
„Black Prince"	1130	155,0

Nach Beendigung der Übungen erledigen bis Ende Mai das Preisschießen der Geschützführer die 1. Division und die I. Flottille von Oban aus, das I. Panzergeschwader und die II. Flottille im Moray Firth, die 2. Division von Portland aus, das II. Panzergeschwader im Firth of Forth. Die Atlantik-Flotte besucht die norwegischen Häfen Trondjhem, Bergen, Christiania und ist am 21. Mai wieder in Dover. Das V. Kreuzergeschwader bereitet sich zum Preisschießen der Geschützführer vor Margate vor.

Die Schiffe der 3. Division der Heimatflotte werden das Preisschießen ebenfalls in den nächsten Monaten ausführen, und zwar die Nore-Abteilung bei Barrow-Deep, die Portsmouth-Abteilung bei Portland, die Devonport-Abteilung bei Knock-Deep. Die der 3. Division zugeteilten Torpedobootzerstörer-Flottillen mit Stammbesatzungen in Chatham, Portsmouth, Devonport werden jetzt als III., IV., V. Flottille, die in den Häfen dem Stationschef unterstehenden Torpedobootzerstörer als Nore-, Portsmouth-, Devonport-Division und zusammen als VI. Flottille bezeichnet.

Die Schiffe der Mittelmeer-Flotte machten Einzelfahrten im Mittelmeer, zum Teil zu Ausbildungszwecken, zum Teil zur Lösung politischer Aufgaben.

— Schiffsbauten. „Collingwood" stellte nach Verlegung der Ausgüsse der Ascheejektoren am 19. April in Dienst.

Nach »Hampshire Telegraph« haben die Schiffe der „St. Vincent"-Klasse Motoren zum Antrieb der Dynamomaschinen.

Nach »Engineer« werden Dampfpfeife und Sirene auf den neueren Schiffen nicht mehr am vorderen Schornstein angebracht, sondern an den seitlichen Stützen des Dreibeinmastes in größerer Höhe als bisher üblich.

Kiellegung der vier Eventualschiffe nach Angaben Mr. McKennas: „Monarch" 1. April, „Conqueror" 5. April, „Thunderer" 13. April, „Princeß Royal" (Panzerkreuzer) Ende April.

Auf eine Anfrage Lord Beresfords erklärte der Erste Lord, daß die Baukosten der „Temeraire" nach dem Etat £ 1 743 955 betragen und daß in dieser Summe die Kosten des Schiffes, der Maschinen und der Ausrüstung (Anker, Ketten, Boote), jedoch nicht die der Materialien (Tauwerk, Schmieröl usw.) enthalten seien. Der Betrag stelle alle Ausgaben für Schiffsbau einschließlich Verwaltungskosten und ein-

schließlich der aus dem Kapitel „Artillerie“ zu bezahlenden Geschütze dar. Der ungefähre Wert der Geschütze, Munition, Torpedos und sonstigen Artilleriematerials sei £ 304 200 (ℳ 6 205 680). Da nach dem Etat der in der Gesamtbausumme enthaltene Wert der Geschütze nur £ 116 300 beträgt, so würde man, um die Baukosten einschließlich Munition zu erhalten, noch die Differenz von £ 304 200 — 116 300 = £ 187 900 (ℳ 3 833 160) zu dem oben angegebenen Betrage von £ 1 743 955 hinzuzählen müssen. Die Gesamtkosten würden dann £ 1 931 855 = ℳ 39 409 842 betragen.

»Naval and Military Record« veröffentlicht nachstehende Zusammenstellung der Kosten der neuesten Schiffe:

	Geschwindigkeit: Seemeilen	Deplacement: Tonnen	Gesamt: £	Kosten p. Tonne: £
„Lord Nelson“	18	16 500	1 654 098	100
„Agamemnon“	18	16 500	1 651 289	100
„Dreadnought“	21	17 900	1 813 100	101
„Bellerophon“	21	18 600	1 765 342	94
„Temeraire“	21	18 600	1 743 955	93
„Superb“	21	18 600	1 660 446	90
„St. Vincent“	21	19 250	1 754 615	91
„Collingwood“	21	19 250	1 731 640	90
„Vanguard“	21	19 250	1 607 781	83
„Neptune“	21	19 900	1 728 449	90
„Invincible“	23	17 250	1 768 995	102
„Inflexible“	23	17 250	1 728 229	100
„Indomitable“	23	17 250	1 761 080	102
„Indefatigable“	25	18 750	1 547 426	82

»Engineering« bringt folgende Baudaten der beiden Panzerkreuzer für die Kolonien: Deplacement 19 100 metrische Tonnen, Armierung: acht 30,5 cm-, sechszehn 10,2 cm-Geschütze, Turbinen von 44 000 PS, Geschwindigkeit 25 kn. Die Baukosten des Panzerkreuzers für Neuseeland betragen nach Angabe im neuseeländischen Parlament für Schiffskörper und Maschinen £ 852 990 mit Yarrow-Kesseln, mit Babcock-Wilcox-Kesseln £ 21 000 mehr. Bauzeit 24 Monate. Gesamtkosten einschließlich Munition nicht über 36,72 Mill. ℳ.

Von den fünf geforderten kleinen Kreuzern des Etats 1910/11 werden nach Angabe Mr. McKennas zwei „Boadiceas“ sein. Die Pläne für die übrigen stehen noch nicht fest.

— Stapellauf. Linienschiff „Colossus“ bei Scott Shipb. Comp., Greenock, am 9. April. Die bei dieser Gelegenheit gemachten Angaben widersprechen einander häufig. Wahrscheinlich ist, daß das Schiff sich nicht wesentlich von „Neptune“ unterscheiden wird.

Ein Teil der Deplacementssteigerung soll zur Panzerverstärkung verwandt sein.

— Artillerie. Soeben erlassene Bestimmungen sehen als Neuerung Gefechtsstörungen in der Befehlsübermittlung sowohl für das Gefechtsschießen der Artillerie wie der Torpedowaffe vor, um die Initiative des Personals zu fördern. Ferner soll die gesamte Armierung an den Übungen teilnehmen. Abmessungen der Artilleriescheibe: Länge 27 m, Höhe 9 m. Das Wetter wird bei Beurteilung der Resultate mit in Betracht gezogen und für Schießen bei schlechtem Wetter eine besondere Vergünstigung gewährt werden.

Der Korrespondent der »Morning Post« faßt die Bestimmungen so auf, daß man einen Teil der Hauptbatterie in Fällen einer Störung der Verbindungen zwischen Leitstand und Geschütz selbständig machen wird. Er meint hierzu, daß durch diese Bestimmung zugegeben werde, daß der Hauptgrund für die Einführung der schweren Einheitsarmierung — Ermöglichung einheitlicher gemeinsamer Leitung — fortfalle,

daß man also ebensogut verschiedene Kaliber und eine Mittelartillerie hätte beibehalten können.

Die Admiralität veröffentlichte Ende März die Gefechtsschießresultate für 1909. Sie sind etwas besser als die vorjährigen. Die einzelnen Verbände rangieren folgendermaßen:

	Durchschnitt: Punkte:	Bestes Schiff:	Punkte:
China-Geschwader	348,68	„King Alfred"	510,4
1. Division der Heimatflotte und I. Kreuzergeschwader	293,63	„Boadicea"	541,66
Mittelmeer-Flotte und VI. Kreuzergeschwader	195,56	„Canopus"	459,82
3. Division der Heimatflotte	187,5	„Sutley"	443,75
2. Division der Heimatflotte und II. Kreuzergeschwader	176,76	„Warrior"	320,31
Atlantik-Flotte und V. Kreuzergeschwader	142,17	„Argyll"	401,78

Auf jedes der 8 Schiffe der „King Edward"-Klasse entfallen 148,4, auf jedes der 5 Schiffe der „Dreadnought"-Klasse 395 Punkte. Dies scheint Admiral Bacons Ansicht in seinem Vortrage vor der Institution of Naval Architects, der an anderer Stelle besprochen ist, zu bestätigen.

Bei den Schießversuchen mit dem auf „Revenge" aufgestellten 34,3 cm-Geschütz gegen das alte Linienschiff „Edinburgh" ist vor allem die Durchschlagskraft auf sehr große Entfernungen erprobt worden. Diese soll sich als sehr bedeutend erwiesen haben und die Annahme durchaus begründet sein, daß nach den Versuchsergebnissen einige Linienschiffe des Programms 1910/11 mit diesem Geschütz bestückt werden.

»Engineering« bezeichnet als das zu lösende Problem in der Konstruktion schwerer Geschütze den Bau eines Rohres, das mindestens so leistungsfähig ist, wie das neueste 30,5 cm, dieselbe Treffsicherheit gewährleistet, aber eine längere Lebensdauer hat.

— Torpedowesen. Die Zerstörer des Programms 1910/11 sind nach »Engineering« im wesentlichen dieselben wie die des Vorjahres, deren Baudaten wie folgt angegeben werden: Deplacement bei leichter Belastung d. h. mit voller Munition, halber Ausrüstung an Material, aber ohne Proviant, Brennmaterial und Wasser, 780 Tonnen engl.; Länge 73,15 m, Breite etwa 7,6 m, 13 500 PS, 27 kn. Marschturbinen, Expreßkessel, nur Ölfeuerung. Nach »Morning Post« werden 14 davon dem bisherigen Typ entsprechen, wogegen 6 »will be adapted for ocean going service«. Die Admiralität hat Angebote für deren Bau eingefordert.

Zerstörer „Nautilus" (1908/09) lief am 30. März bei Thames Iron Works vom Stapel. Zerstörer „Viking" erreichte eine Geschwindigkeit von 33,7 kn.

Der Kreuzer „St. George" hat als Tender für die III. Torpedobootzerstörerflottille eine reduzierte Armierung von vier 15 cm- und zehn kleineren SK.

— Unterseeboote. Die Boote des Programms 1910/11 gehören der „D"-Klasse an, die abweichend von den früheren Bootsklassen Schwerölmotoren erhält.

Das im Etat 1910/11 geforderte Bergungsfahrzeug für Unterseeboote soll ein Leichter von 790 Tonnen Deplacement sein und in Chatham gebaut werden.

— Minen. Die Minenkreuzer „Apollo" und „Andromache" üben bis Ende Mai in der Bantry-Bucht.

— Funkspruchwesen. Um das Passieren der Forth-Brücke zu ermöglichen (44,2 m), werden in Zukunft die Funkenstängen zum Streichen eingerichtet.

Die Ausrüstung der Nordseefischdampfer mit Funkspruchapparaten hat begonnen. Man verspricht sich hiervon viel Erfolg für den Fall eines Krieges oder internationaler Verwicklungen.

— Häfen und Werften. Auf Anfrage im Unterhause erklärte Mr. McKenna, daß die im Etat 1910/11 geforderten Docks nicht imstande sein würden, „Dreadnoughts“ oder „Super-Dreadnoughts“ aufzunehmen.

Desgleichen gab er zu, daß die Schiffe der „Dreadnought“-Klasse nur an $14\frac{1}{2}$ Tagen im Monat die Fountain Lake-Einfahrt (Portsmouth) benutzen können, um nach Dock 5 zu kommen. Zum Docken müßten die Schiffe in gewöhnlicher Weise erleichtert werden.

⚜

Vereinigte Staaten von Amerika. Auf die Etatsverhandlungen, über die nähere Mitteilungen noch nicht eingegangen sind, wird noch zurückzukommen sein, ebenso auf die Beratung der Personnal Bill, sobald das Ergebnis der Verhandlungen vorliegt. Es war beschlossen worden, über diesen Gegenstand erst nach Verabschiedung des Etats einzutreten. Aus einem dem Kongreß vorgelegten Bericht über die Übungen der Marinemiliz geht hervor, daß an Personal dieser Wehrgattung 525 Offiziere und 6200 Mann zur Verfügung stehen, die in längstens 36 Stunden eingezogen werden können. Die Verteilung dieses Personals auf die 20 Staaten, die überhaupt eine Marinemiliz organisiert haben, ist jedoch sehr ungleichmäßig: New York steht mit 820 Mann obenan, Georgia mit 47 Köpfen zuunterst. Ebenso ist die Ausbildung des Personals sehr verschieden, je nachdem die Staaten in ihren Budgets dafür Mittel ausgeworfen haben. An der atlantischen Küste nahm die Miliz im vorigen Jahre in Stärke von 85 Offizieren und 910 Mann an den Übungen der Atlantischen Flotte mit großem Nutzen teil, und auch auf den Großen Seen wurden Übungen abgehalten. Aber selbst die großen Staaten New York, Nord- und Süd-Carolina sowie Georgia konnten sich daran nicht beteiligen, weil keine Mittel vorgesehen waren, und auch die Unionregierung konnte aus gleichem Grunde nicht aushelfen. Dabei hatten die Übungen ergeben, daß das Personal, weil im allgemeinen vorgebildet und völlig ausgerüstet, eine wertvolle Reserve für die Mobilmachung darstellt und jedenfalls den in solchem Falle einzustellenden Rekruten weit vorzuziehen ist. Auch körperlich bietet die organisierte Marinemiliz sehr gutes Material; so konnten aus ihr im Jahre 1897/98 86 bis 96 Prozent eingestellt werden, wogegen im übrigen von 71 000 Angemeldeten weniger als 10 Prozent angenommen werden konnten. Eine planmäßige Ausgestaltung der Marinemiliz wird daher befürwortet, und es sind für das laufende Jahr größere Übungen von 7 bis 11 tägiger Dauer an beiden Küsten der Union wie auch auf den Großen Seen in Aussicht genommen.

Mit großem Beifall ist im Repräsentantenhause der Antrag auf Hebung des seinerzeit im Hafen von Havanna verunglückten Linienschiffes „Maine“ angenommen worden. Mit der Ausführung wurde für unsere Begriffe merkwürdigerweise — das Kriegsdepartement beauftragt; zunächst sind dafür 100 000 Dollars bewilligt, doch wurde eine Kostengrenze nicht festgesetzt.

— Flottentätigkeit. Die Atlantische Linienschiffsflotte war im letzten Monat mit den Frühjahrsschießübungen beschäftigt und dürfte diese jetzt beendet haben, um mit den Frühjahrs-Überholungsarbeiten zu beginnen. In der Zusammensetzung der Flotte sind folgende Änderungen eingetreten: An Stelle des Linienschiffes „Wisconsin“, das außer Dienst gestellt werden soll, ist „Michigan“ in die 4. Division eingetreten. Zum 1. Mai sollen die neuen Linienschiffe „Delaware“ und „North Dakota“ die „New Jersey“ und „Missouri“ ersetzen, die in Reserve treten und repariert werden sollen, und schließlich wird die „South Carolina“ als viertes Schiff

in die 4. Division eintreten. Die beiden großen Linienschiffe werden indessen vorläufig nur formell dem Verbande angehören, da sie noch bauliche Änderungen erfahren und dann eingehend erprobt werden sollen. Es war jedoch nicht hinreichend Personal vorhanden, um neben ihnen die „New Jersey“ und „Missouri“ länger in Dienst zu lassen; überdies waren auch besonders die Kessel der „New Jersey“ recht mangelhaft geworden.

Der offizielle Bericht über die Volldampf-Probefahrten der Linienschiffe enthält folgende Zahlen:

Schiffsname	Geforderte Geschwindigkeit	Geschwindigkeit bei den Vertragsfahrten	Deplacement bei den Vertragsfahrten	Geschwindigkeit bei den Flotten-Probefahrt.	Deplacement bei den Flotten-Probefahrt.
	Knoten	Knoten	Tonnen	Knoten	Tonnen
„Connecticut“ . . .	18	18,78	16 000	19,025	17 190
„Vermont“	18	18,33	16 000	15,14 a)	16 968
„Kansas“	18	18,09	16 000	18,96	17 110
„Minnesota“ . . .	18	18,85	16 000	18,42	17 200
„Mississippi“ . . .	17	17,11	13 000	17,015 b)	13 179
„New Hampshire“ . .	18	18,16	16 000	18,95	?
„Idaho“	17	17,14	13 000	17,291	13 400
„Georgia“	19	19,26	14 948	19,003	16 414
„New Jersey“ . . .	19	19,18	14 948	18,46 c)	16 503
„Nebraska“	19	19,06	14 948	19,11	16 200
„Rhode Island“ . .	19	19,01	14 680	17,651 f)	16 210
„Virginia“	19	19,01	14 979	19,054	16 140
„Wisconsin“ . . .	16	17,17	11 565	16,81 d)	12 142
„Missouri“	18	18,15	12 500	17,89 e)	12 959

Bemerkung. Das Linienschiff „Louisiana“ befand sich zur Zeit der Probefahrten auf der Werft.
a) Speisepumpen versagten in der dritten Stunde.
b) Eine Schraube kurz vor der Probefahrt durch einen Schleppdampfer beschädigt.
c) Wie zu a.
d) Kesseldruck herabgesetzt.
e) Boden sehr unrein, Schiff seit 106 Tagen nicht gedockt.
f) Ventilatoren versagten während der Probefahrt.

Zu dieser Versagung wird berichtet, daß sie schleunigst beseitigt worden ist. Größere Schäden sind nicht aufgetreten und Menschen nicht verletzt worden. Wenn man berücksichtigt, daß für die Probefahrten keine besonderen Vorbereitungen getroffen waren und keine ausgesuchten Kohlen verwendet wurden, daß das Deplacement durchschnittlich um 1000 Tonnen größer war als bei den Werftprobefahrten und daß das etatmäßige Personal Maschine und Kessel bediente, so muß man das Ergebnis, wie der Bericht es tut, als ein sehr günstiges ansehen. Auch muß man das Alter der Schiffe und den Zustand des Schiffsbodens dabei beachten; die Schiffe waren zum Teil sehr lange nicht im Dock gewesen, „Missouri“ ist seit 7 Jahren ständig in Dienst und „Wisconsin“ 11 Jahre alt.

Von der Pazifischen Flotte ist der Panzerkreuzer „South Dakota“ an Stelle der „Washington“ zum Sondergeschwader nach Argentinien beordert worden. Auf „Washington“ war nach der Rückkehr von Japan eine Pockenepidemie ausgebrochen und die dadurch notwendig gewordene Quarantäne und Desinfektion des Schiffes verhinderte die rechtzeitige Abfahrt.

Für die Asiatische Flotte ist als neues Flaggschiff der Panzerkreuzer „New York“ nach Manila unterwegs; das bisherige Flaggschiff, Panzerkreuzer „Charleston“, soll an die Westküste heimkehren und außer Dienst gestellt werden. Auch der Kreuzer „New Orleans“ hat nach beendeter Reparatur wieder die Ausreise nach Ostasien angetreten.

Das Sondergeschwader für die Jubiläumsfestlichkeiten in Buenos Aires ist unter dem Befehl des Kontreadmirals Staunton gebildet worden, bestehend aus

„Montana"P, „North Carolina", „South Dakota", „Tennessee" und „Chester"; die Vereinigung soll vor Buenos Aires stattfinden.

Anläßlich der Unruhen in Liberia war im März der Scout „Birmingham" nach Monrovia entsandt worden; zu dessen Unterstützung und späteren Ablösung ist neuerdings der kleine Kreuzer „Tacoma" abgegangen.

Nach neueren Anordnungen sollen die Flottenchefs, die bis dahin allein die Verwaltungsgeschäfte für den ganzen Flottenverband führten, dadurch entlastet werden, daß die Divisionschefs für ihren Unterverband die administrative Leitung übernehmen und der Flottenchef nur die Oberaufsicht behält.

Ferner sollen in Zukunft die Divisionen öfter selbständig üben und Fahrten unternehmen, auch nach dem Auslande, um den Besatzungen das Leben an Bord »as pleasant and interesting as possible« zu machen.

Nach den inzwischen bekannt gewordenen Ergebnissen der »battle practice« für das vergangene Jahr hat die Pazifische Flotte im ganzen und in den Unterabteilungen durchweg die besten Resultate erzielt:

a) nach Flotten:

1.	Die Pazifische Flotte	29,922	Punkte
2.	= Atlantische =	21,678	=

b) nach Geschwadern:

1.	I. Geschwader der Pazifischen Flotte	29,136	Punkte
2.	III. = = =	28,698	=
3.	II. = = Atlantischen =	19,862	=
4.	I. = = = =	19,440	=

c) nach Divisionen:

1.	2. Division I. Geschwader der Pazifischen Flotte	30,224	Punkte
2.	2. = III. = = = =	30,173	=
3.	1. = I. = = = =	28,049	=
4.	1. = III. = = = =	27,346	=
5.	1. = I. = = Atlantischen =	25,930	=
6.	Kreuzerdivision = = =	20,780	=
7.	4. Division II. = = = =	20,240	=
8.	3. = II. = = = =	19,480	=
9.	2. = I. = = = =	12,951	=
10.	Panzerkreuzerdivision = = =	12,919	=

— Unglücksfälle. Am 28. März ereignete sich auf dem Panzerkreuzer „Charleston", Flaggschiff der Asiatischen Flotte, vor Manila eine vorzeitige Kartuschexplosion, durch die 8 Mann getötet und 7 Mann verletzt wurden. Es wurde beim Schießen der noch nicht festgesetzte Verschluß eines 7,6 cm-Geschützes durch die Explosion der Kartusche herausgeschleudert; nach den vorliegenden Meldungen nimmt man an, daß der Schlagbolzen gebrochen war und vorgesprungen ist, bevor der Verschluß ganz geschlossen war. — Auf dem Panzerkreuzer „Maryland" platzten am 1. April vier Kesselrohre; 3 Mann schwer verletzt, von denen einer am folgenden Tage starb.

— Personal. Es sollen noch etwa 50 Offiziere die körperliche Leistungsprüfung — physical test — nicht bestanden haben, und man ist gespannt, wie sich der Marinesekretär hierzu stellen und ob er die neu eingeführten Vorschriften aufrechterhalten wird.

An Stelle des verabschiedeten Kontreadmirals Swift ist Kapitän zur See Fletcher zum Aid for Material ernannt worden. Admiral Swift konnte diesen Posten nicht behalten, da die Stellungen der Aids im Marinedepartement nur mit aktiven Offizieren besetzt werden dürfen; um dem Departement jedoch seine Tätigkeit bei der Durchführung der Reorganisation bis auf weiteres zu erhalten, ist er zu besonderer Dienstleistung bei dem Marinedepartement kommandiert worden.

Der Personalmangel macht ohnehin die Weiterverwendung inaktiver Offiziere in aktiven Dienststellungen notwendig, zumal wenn diese sich besondere Erfahrungen erworben haben. So ist neuerdings der Kontreadmiral a. D. Leutze, der als Oberwerftdirektor besondere Erfahrungen besitzt und Vorsitzender des mit der Reorganisation eng verknüpften Leutze-Board war, zum Oberwerftdirektor der Werft New York ernannt worden. Am 1. Januar 1910 befanden sich noch 58 inaktive Seeoffiziere (außerdem 6 inaktive Ingenieure und 34 inaktive Deckoffiziere) in aktiven Dienststellungen, darunter 10 Kontreadmirale, 3 Kommodores, 10 Kapitäne zur See und 18 Fregattenkapitäne.

— Schiffsbau, Probefahrten usw. Die Linienschiffe „Delaware" und „North Dakota" hatten bei den Probefahrten je 400 Tonnen Heizöl an Bord und die Fahrten anscheinend mit gemischter Feuerung abgehalten. Infolge der günstigen Erfahrungen werden alle neuen Schiffe und Torpedobootzerstörer Einrichtungen für Ölheizung erhalten.

Das Linienschiff „Michigan" hat bei der Abnahmeprobefahrt eine Geschwindigkeit von 19,42 kn erzielt, fast einen Knoten mehr als gefordert.

Der Torpedobootzerstörer „Reid" erzielte bei der Abnahmeprobefahrt eine Geschwindigkeit von 30,2 kn; das Schwesterboot „Flusser" erreichte 29,2 kn.

— Verschiedenes. Die seinerzeit vielbesprochene Brownsville-Angelegenheit hat endlich ihren Abschluß gefunden. Bekanntlich löste Präsident Roosevelt im Jahre 1906 ein Negerbataillon auf, weil dessen Mannschaften in der Stadt Brownsville eine Schießerei veranstaltet hatten, bei der Menschen umkamen, und die Täter nicht ermittelt werden konnten. Roosevelts Gegner im Senat fochten seine Entscheidung als ungesetzlich an und setzten die Einsetzung eines Senatsausschusses durch, der über die Rehabilitierung der entlassenen Mannschaften entscheiden sollte. Jetzt, nach nahezu vierjähriger Arbeit, hat sich der Ausschuß dahin ausgesprochen, daß die Entscheidung des früheren Präsidenten aufrechtzuerhalten und nur 14 Soldaten, die ihre Unschuld haben erweisen können, die Wiederaufnahme in den Dienst zu gewähren sei.



Frankreich. Der Marineetat für 1910 ist nach zweitägiger Verhandlung — am 3. und 4. April — auch vom Senat bewilligt worden. Den Bericht über das Budget hatte M. Monis geliefert, der bereits in früheren Jahren als Marinereferent fungierte. Seine Vorschläge über die maritime Verteidigung Frankreichs gipfelten in dem Rat, die Hochseeflotte im Mittelmeer zu konzentrieren, um die Flotten der Verbündeten des Deutschen Reiches in Schach zu halten, in den Atlantischen Ozean dagegen nur leichte Streitkräfte zu entsenden und sich dort auf die Verteidigung durch die Flottillen zu beschränken. Von allgemeinem Interesse sind im übrigen in dem Bericht nur die Angaben, die M. Monis über das Verhältnis der Ausgaben für Neubauten zu den Gesamtausgaben der Marine in den einzelnen Jahren macht; dies stellt sich wie folgt: 1902—0,292, 1903—0,319, 1904/5—0,320, 1906—0,317, 1910—0,269 und zeigt somit das Zurückgehen der Bautätigkeit seit dem Jahre 1906 auf ein Maß, das selbst hinter dem vor der Ausführung des Programms von 1900 üblichen zurücksteht. Der Marineminister wiederholte im allgemeinen die Ausführungen, die er in der Kammer der Abgeordneten über die militärischen Reformen gemacht hatte, und wies insbesondere auf die überragende Bedeutung der Hochseeflotte hin, die allein die wirksame Verteidigung der Küsten und Schutz gegen eine Invasion gewährleiste. — Die Auf-

nahme der Darlegungen des Ministers war auch im Senat eine überaus günstige; der Etat wurde ohne wesentliche Einwendungen genehmigt.

Da der Marineminister, wie es bereits im Aprilheft als wahrscheinlich angedeutet wurde, eine abschließende Erörterung des Flottengesetzes in den letzten Tagen der gegenwärtigen Legislaturperiode für aussichtslos hielt, so legte er dem Parlament einen besonderen Gesetzentwurf vor, der die Stapellegung von 2 Linienschiffen für das Jahr 1910 vorsieht und damit eine Verzögerung der Ausführung des Flottengesetzes verhindert. Der Entwurf wurde nach kurzer Debatte am 1. April von der Kammer und am 5. April vom Senat — von diesem einstimmig — genehmigt. (Vgl. Aufsatz über das Flottengesetz.)

— Organisation. Die Dienstobliegenheiten des Generalinspekteurs der Marineartillerie sind wie folgt festgelegt: Technische Überwachung des gesamten Artilleriebetriebes in der Marine; alljährliche Inspizierung der Artilleriedirektionen und -Institute. Ausführung besonderer Besichtigungen bezüglich des Artilleriematerials und seiner Verwendung an Bord. Begutachtung neu einzuführenden Artilleriematerials. Überwachung des ökonomischen Betriebes der Werften und Etablissements. Mitwirkung bei der Beförderung zum ingénieur général und bei der Ernennung zum directeur d'artillerie bei den Artilleriedirektionen der Häfen und Etablissements. Unterstellt ist dem Generalinspekteur die Schule der Marineartillerie-Ingenieure; er ist Mitglied der commission de classement des Artilleriepersonals.

Durch Dekret vom 20. März 1910 sind die Bestimmungen über die Organisation der Marineschule und die Erziehung der aspirants unter geringer Abänderung zusammengefaßt, die bisher in Dekreten und Erlassen früherer Jahre, von 1830 beginnend, verstreut waren. Der Inhalt ist kurz folgender: Eintrittsbedingungen: französische Staatsangehörigkeit, Abiturientenzeugnis, Alter mindestens 16 Jahre, höchstens 19 Jahre am 1. Januar des Eintrittsjahres; Bestehen einer Prüfung, die in verschiedenen Städten vor besonders ernannten Examinatoren (Amtsdauer 4 Jahre, einmal zu erneuern) abzulegen ist. 3jährige Dienstverpflichtung in der Marine. Pension 700 Frcs. jährlich, außerdem jährliche Ausrüstungsgelder und Zuschuß für besondere Zwecke. Freistellen und halbe Freistellen, deren Inhaber zu 10jährigem Dienst verpflichtet sind. 2 Klassen von je einjähriger Besuchsdauer; Gesamtbesuch höchstens 3 Jahre. Lehrfächer: technische Kurse, durch Marineoffiziere der verschiedenen Korps erteilt, angewandte Wissenschaften, Sprachen, durch Zivilprofessoren gelehrt (3 Klassen von Zivilprofessoren, in 3. Klasse mindestens 8 Jahre, in 2. Klasse 5 Jahre Amtsdauer; Altersgrenze 56, 58 und 60 Jahre). Der Kommandant der Schule ist Studiendirektor, der nächstälteste Offizier beaufsichtigt den praktischen Unterricht; dem Kommandanten ist ein Unterrichtsrat beigegeben. Nach 2jährigem Kursus Austrittsprüfung, Ernennung zu aspirants de 2e classe, einjährige Einschiffung auf dem Schulschiff („Duguay Trouin"), hier hauptsächlich praktische Ausbildung; in Ausnahmefällen zweimaliger Kursus gestattet. Schlußprüfung, sodann Ernennung zu aspirants de 1re classe, Einschiffung auf Geschwaderschiffen; nach 2 Jahren Ernennung zum enseigne de vaisseau.

Nach dem im Aprilheft erwähnten Erlaß vom 4. März 1910 über Einteilung, Organisation, Besetzung und Ausbildung der Torpedobootsflottillen befinden sich bei jeder Flottille 3 Klassen von Booten: A. Die besten Hochseetorpedoboote und Boote 1. Klasse bilden die Divisionen der 1. Kampflinie; B. Weitere Hochseetorpedoboote und Boote 1. Klasse bilden die Divisionen der 2. Kampflinie und Übungsdivisionen; C. Boote aller Klassen, die infolge von Reparaturen usw. nicht frontbereit sind; ältere Boote, die im Kriegsfalle nicht außerhalb der engsten Küstengewässer zu verwenden oder für Spezialzwecke bestimmt sind. Die Divisionen

der 1. Linie sind stets vollzählig, sie werden wenn nötig durch die besten B=Boote aufgefüllt; je 2 Boote bilden eine Rotte (section) und operieren gemeinsam unter dem Rottenführer; 2 Rotten bilden unter Hinzutritt eines besonderen Divisionsfahrzeuges eine Division. Jede Flottille hat 1 oder 2 Übungsdivisionen aus B=Booten, auf denen die Besatzungen der A=Boote — augenscheinlich zur Schonung des Materials — ausgebildet werden. Jedem Boot der Übungsdivisionen sind 1 oder 2 A=Boote zugeteilt, die dem Kommandanten des Übungsbootes unterstellt sind.

— Personal. Für die Zulassung von Unteroffizieren zum Besuch der Marineschule behufs Ablegung des Offiziersexamens sind neue Bestimmungen festgesetzt worden. Bisher wurde stets die höchst zulässige Zahl (1/3 der Anwärter) kommandiert. Der Minister weist jetzt darauf hin, daß die Mehrzahl der Unteroffiziere nicht über eine Vorbildung verfüge, um den Vorträgen mit Nutzen folgen zu können.

Ein Dekret und Erlaß vom 1. April ändert die Bestimmungen über die Beförderung des Unterpersonals, insbesondere die Art der Zuteilung der Wertziffern, ab. („Moniteur“ vom 2. und 9. April.)

— Flottentätigkeit. Das I. Geschwader verblieb nach Ostern in Toulon, das II. Geschwader lag in Brest und Cherbourg zur Instandsetzung. „Guichen“ wird Frankreich bei der Zentenarfeier in Buenos Aires vertreten; „Amiral Aube“ stellte in Dienst, um als Ersatz=Panzerkreuzer zum II. Geschwader zu treten; „Condé“ füllte seine Besatzung aus „Gueydon“ auf, der in normale Reserve trat.

Die Flottenmanöver werden vom 15. Mai bis 15. Juni hauptsächlich im Mittelmeer stattfinden; die Zusammenziehung der Geschwader soll in Mers=el=Kebir erfolgen, wohin das II. Geschwader am 3. Mai aufbrechen wird. Die erste Periode der Manöver wird Operationen der beiden Geschwader gegeneinander, die zweite Exerzieren und Gefechtsübungen der gesamten Flotte umfassen. Während der ersteren wird der Leiter, Vizeadmiral Caillard, sich auf Panzerkreuzer „Victor Hugo“, während der zweiten auf Linienschiff „Vérité“ einschiffen. Als Stab sind ihm ein Kapitän zur See als Chef des Stabes, ein Kapitän zur See als 1. Adjutant und 2 Oberleutnants als Adjutanten zugeteilt.

— Artillerie. Über die Leistungsfähigkeit der französischen Artilleriewerkstätten geben folgende Angaben des Berichts M. Chaumets über das Flottengesetz Auskunft: Am 15. Januar 1907 wurden für die „Danton“=Klasse 26 30,5 cm-K (einschl. 2 Ersatzrohre) vergeben, und zwar 17 an die Staatsfabrik in Ruelle, 5 an die Fabrik Creusot, 4 an die in St. Chamond. Von Ruelle wurden 2 Geschütze in 2 Jahren 5 bis 10 Monaten geliefert; mittlere Dauer für alle: 3 Jahre 3 Monate. Von Creusot sollen das erste Geschütz in 3 Jahren 4 Monaten, die übrigen 4 in 3 Jahren 11 Monaten fertiggestellt werden. Die Lieferungsdauer in St. Chamond wird zwischen 3 Jahren 5 und 8 Monaten schwanken.

An den Entfernungsmessern M/1908 traten Störungen durch Vertrimmungen der Linsenstellung der Objektive ein, wahrscheinlich weil sie der vollen Sonnenwärme ausgesetzt waren, was zu vermeiden gewesen wäre.

— Schiffsbau. Linienschiffe. Nachträgliche Änderungen an den Bauplänen der „Danton“=Klasse bewirken für den Etat 1911 eine Kostenvermehrung um 2,4 Mill. *M*. Dabei kommen in Betracht: Änderung des Vorstevens, Fortfall des Sporns, Änderung des Ankergeschirrs, Einbau elektrischer Bootsheißwinden, Kühlvorrichtungen für die Munitionskammern, Änderungen an der Einrichtung der 24 cm=Türme (Munitionsheißvorrichtung), Aufstellung der 7,5 cm-SK, Feuerleitungsanlagen, Einbau von Entfernungsmesserständen.

Nach den nunmehr veröffentlichten offiziellen Angaben über die 1910-Linienschiffe sind folgende Berichtigungen und Ergänzungen nachzutragen: Deplacement 23 467 Tonnen, 29 000 PS, 4 Heizräume, 3 Schornsteine, alle Kessel mit gemischter Feuerung; alle Kessel mit gleicher Länge der Rostfläche; Verbrennung bei der forcierten Fahrt mit reduzierter Rostfläche: nicht über 160 kg pro qm Rostfläche und Stunde. — Der 2. und 5. 30,5 cm-Turm ist über den 1. und 6. überhöht, mit 280° Bestreichungswinkel gegen 270° von 1. und 6. Feuergeschwindigkeit der 30,5 cm-K. 25 Sekunden; Bedienungsmannschaft der 30,5 cm-Türme geringer als auf „Danton". Leichte Artillerie: nur vier 4,7 cm-SK für Boote und Salut. Munition: 100 Schuß für 30,5 cm, 275 für 14 cm, 306 für 4,7 cm; vier 45 cm-Torpedorohre M/1909 RA. Zwölf Torpedos M/1909 RA. Dreißig Streuminen. Acht 90 cm-, zwei 75 cm-Scheinwerfer. Besatzung: 48 Offiziere, 950 Mann. Drei Operationsräume, einer außerhalb, zwei innerhalb Panzerschutz. Kohlenvorrat 906 Tonnen, mit Zuladung 2706 Tonnen. Aktionsradius bei 10 kn Fahrt 2800 und 8400 sm; bei voller Geschwindigkeit 760 und 2280 sm.

Vom Stapel lief am 12. April in Bordeaux das letzte Schiff der „Danton"-Klasse, „Vergniaud" (auf Stapel gelegt November 1907).

— Torpedofahrzeuge. Der Minister hat den Marinepräfekten offiziell seine Absicht angezeigt, keine kleinen Torpedoboote mehr zu bauen, sondern sie durch Unterseeboote zu ersetzen; entsprechend der Lebensdauer von 17 Jahren werden die letzten Boote 1920 bis 1923 aus den Listen verschwinden. Die fünf Ausrüstungsposten an der atlantischen Küste (postes de ravitaillement) werden dementsprechend bereits abgerüstet, das Material wird nach Lorient gebracht.

Vom Stapel lief am 12. April in Rouen Torpedojäger „Janissaire" (Programm 1907, Parsonsturbinen).

— Unterseeboote. Tauchboot „Ventôse" erreichte bei Tauchübungen 35 m Tiefe, in der es 25 Minuten verblieb.

Nach »Moniteur« wurden bei einer Fahrt des Tauchbootes „Watt" (400 Tonnen) mit 9 kn bei grober See die Tiefensteuerruder so stark erschüttert, daß Wasser durch die Stopfbuchsen eindrang und eine Beschädigung der Ruder zu befürchten stand. Diese mußten daher in horizontaler Lage durch Keile festgesetzt werden, so daß nunmehr ein Tauchen nicht möglich war. Wegen der volleren Form der 400-Tonnen-Boote nehmen diese mehr Spritzwasser durch die Ventilatoren über als die Boote der „Silure"-Klasse; auch setzt die bei den neuen Booten größere Fläche der Tiefensteuerruder und die größere Länge der Ruderwelle diese vitalen Teile leichter Beschädigungen aus. Aus diesen Gründen bringt die Vergrößerung des Deplacements mancherlei Nachteile mit sich, die zur Vorsicht bei weiterer Steigerung der Bootsgröße mahnen.

Die Hebung des „Narval" wurde Mitte März auch im freien Wasser durch Preßluft versucht; nach zweimaligem Mißlingen wurde sie mit Erfolg ausgeführt; es gelang jedoch nicht, das Boot beim Heben horizontal zu halten; das Einpumpen von Preßluft dauerte fünf Stunden. Nach »Moniteur« ist diese Methode infolge der Schwierigkeit der von den Tauchern auszuführenden Arbeiten nicht einwandfrei; die Hebung mit Ketten und Prahm scheine zweckmäßiger; die Versuche seien keineswegs abgeschlossen.

— Ausrangierung. Außer den im Aprilheft (S. 518) genannten Fahrzeugen sind endgültig ausrangiert: Küstenpanzer „Redoutable", Kanonenboote „Cocyte", Aviso „Jouffroy", geschützte Kreuzer „Davout" und „d'Assas", Torpedofahrzeug „Fleurus", Hochseetorpedoboot „Argonaute", Torpedoboote 155 und 166, Unterseeboot „Morse".

— Minenwesen. Das Minentransportschiff und Werkstattschiff „Foudre“ stellte nach vollendetem Umbau am 15. April in Dienst; es wird dem I. Geschwader für die großen Manöver zugeteilt, dem es gleichzeitig als Wiederholer dienen soll.

— Sanitätseinrichtung an Bord. Auf Schiffen, die mehr als 300 Mann Besatzung an Bord haben, werden in Zukunft folgende Sanitätseinrichtungen vorgesehen: Lazarett; Untersuchungsraum; Operationsraum für Friedenszeiten (nicht hinter Panzer) von mindestens 7 qm Größe; Isolierraum; Baderaum, zwei Aborte; Raum für vom Dienst befreite Leichtkranke; Desinfektionsraum; Raum für Sanitätsmaterial; zwei Operationsräume im Vor- und Achterschiff unter Panzerdeck möglichst mittschiffs von mindestens 7 qm Größe; Einrichtungen für Verwundetentransport. Auf Schiffen mit 51 bis 300 Mann Besatzung fallen die Operationsräume, der Isolierraum, der Raum für Leichtkranke und der Raum für Material fort; Schiffe mit weniger als 51 Mann sowie Torpedofahrzeuge und Unterseeboote erhalten keine Sanitätseinrichtungen.

— Fachliteratur. Schiffstypenfrage. In »Le Yacht« (vom 19. März) vergleicht M. Laubeuf das neue französische Linienschiffsprojekt mit „St. Vincent“, „Orion“, „Nassau“, „Helgoland“ und „Arkansas“. Er billigt den französischen Entwurf, dessen Geschützaufstellung er derjenigen des „Neptune“ (geringe Bestreichungswinkel der seitlichen Türme beim Feuern nach der entgegengesetzten Seite, Möglichkeit schwerer Beschädigungen des Decks) und der „Arkansas“ (zu schwaches Bug- und Heckfeuer) vorzieht. Als schweres Kaliber habe das 30,5 cm vollkommen ausreichende Durchschlagskraft, Kalibersteigerung sei zu verwerfen; an Mittelartillerie sei der französische Entwurf allen anderen weit überlegen. Auch die Konstruktionsgeschwindigkeit von 20 kn werde genügen, da sie erfahrungsgemäß in der Praxis überschritten werde.

In »Moniteur de la Flotte« (vom 26. März) fordert „Spectator“ folgende Änderungen der 1910-Linienschiffspläne: 1. Aufstellung eines nach beiden Seiten feuernden Turmes mittschiffs statt der beiden Seitentürme; 2. Fortlassen der Torpedorohre (wegen des in heutiger Zeit bei weitem vorwiegenden Ferngefechts); 3. Aufstellung von nur vier 90 cm-Scheinwerfern statt zehn, in der Weise, daß sie bei Tage hinter Panzerschutz gebracht werden können — die Torpedobootsabwehr erfolge besser ohne Scheinwerfer —; dadurch ließen sich 6 bis 7 Mill. Francs pro Schiff sparen. »Moniteur« verteidigt demgegenüber die seitliche Aufstellung der Türme im Hinblick auf das dadurch verstärkte Bug- und Heckfeuer.

Ein Artikel in »Le Yacht« (vom 2. April) über die modernen Aufklärungskreuzer schließt mit der Ankündigung, daß Frankreich zu einem »scout cuirassé«, schneller als „Indomitable“ und genügend armiert, um den jetzigen kleinen Kreuzer niederzukämpfen, übergehen werde. Über die deutschen kleinen Kreuzer urteilt dieser Aufsatz wie folgt: Alle neueren deutschen kleinen Kreuzer haben Turbinen und sind dank ihrer vorzüglichen Seeeigenschaften imstande, bei jedem Wetter die zur Zeit noch im Bau befindlichen Panzerkreuzer zu begleiten. Sie sind übrigens das Ergebnis der stetigen und methodischen Entwicklung eines Typs, den man nicht genug bewundern kann.

Schiffsführung und Artillerieleitung. Eine Abhandlung in »Vie Maritime« betont die Notwendigkeit, Stabsoffiziere, die Kommandanten sind oder dazu vorgesehen sind, zu Artilleriekursen auf „Pothuau“ zu kommandieren. Den älteren Offizieren, auch den Admiralen, fehle vielfach die Überzeugung, daß die Rücksicht auf die Artillerie für die Bewegungen der Schiffe und Geschwader im Gefecht maßgebend sein müßte. Die Gefechte gleichen daher heute noch mehr Evolutionsübungen. Die Verbandsführer und Kommandanten hinderten oft die Artillerie in dem Bestreben, ihr zu nützen.

In seinem soeben erschienenen Buche Politique Navale*) legt der langjährige Generalinspekteur der unterseeischen Verteidigung Frankreichs, Vizeadmiral Fournier, der 1905/06 auch Oberstkommandierender der französischen Flotte war, seine Ansichten über die von Frankreich zu befolgende Marine- und Schiffsbaupolitik sowie über die Art der Verwendung der Seestreitkräfte, die Strategie und Taktik, dar. Den im ersten Teil niedergelegten politischen Betrachtungen des Admirals vermögen wir nicht zu folgen, da die Rolle, die dem Deutschen Reich in der internationalen Politik zugewiesen wird, zu sehr derjenigen ähnelt, die die „National Review" ihm zu unterstellen pflegt. Die Hauptgefahr sieht Fournier in einem Kriege zwischen Amerika und Japan, in dem Frankreich ebenso wie England sich voraussichtlich auf die Seite Japans stellen müßte. In diesem Kriege würde Frankreich vor allem die Rolle zufallen, die Gegner Englands in Europa in Schach zu halten. Dazu braucht es eine starke Hochseeflotte und zur Offensive befähigte Flottillen, im allgemeinen also das, was das Gesetz von 1910 vorsieht. — Es folgt dann eine populäre Darstellung der Eigenart und Verwendung der verschiedenen Waffen. Die taktischen Betrachtungen gipfeln in der Verteidigung der bekannten Fournierschen Gruppentaktik, von der wir hören, daß sie die Billigung nicht nur des Admirals Touchard, sondern auch die des Admirals Germinet gefunden habe, was in Anbetracht ihrer bisherigen Nichteinführung einigermaßen überraschend erscheint. — Wenn somit der taktische Teil keine bemerkenswerten neuen Gesichtspunkte enthält, so kann er doch wegen der darin enthaltenen allgemeinen taktisch-artilleristischen Betrachtungen, insbesondere auch wegen der Ausführungen über das Zusammenwirken mehrerer (drei) selbständiger Geschwader in der Schlacht zur Lektüre empfohlen werden. (S. 241 ff.). — Vom marinepolitischen Standpunkt ist es von Bedeutung, daß Fournier, der frühere Verfechter der Ideen der jeune école, nunmehr die Notwendigkeit einer starken Hochseeflotte in den Vordergrund stellt und den Flottillen vor allem die Rolle des offensiven Zusammenwirkens mit dieser Flotte zuweist; auch er bekehrt sich damit zu der von der deutschen Marineverwaltung seit Jahren befolgten — nicht selten heftig befehdeten — Politik.



Japan. Im Gegensatz zur chinesischen Studienkommission in Flottenfragen hat die jetzt ihre Weltreise beginnende Studienkommission für Armeeangelegenheiten unter Führung des Prinzen Tsai Tao zunächst Japan einen Besuch abgestattet und ist mit denkbar größter Höflichkeit empfangen worden. Man hat auch nicht versäumt, als der Prinz die chinesischen Kadetten auf der Marineschule in Etajima bei Kure besuchte, die Aufmerksamkeit der Kommission auf die Leistungsfähigkeit der japanischen Flotte zu lenken, indem man die dortige Werft und den sich zur Ausreise nach Argentinien und England rüstenden neuen Panzerkreuzer „Ikoma" besichtigen ließ.

Die Fahrt der „Ikoma" gab der japanischen Presse Gelegenheit, sich mit den Beziehungen der japanischen Marine zur Republik Argentinien zu beschäftigen, die von dem wohlwollenden Verkauf der Panzerkreuzer „Nischin" und „Kasuga" bei Beginn des Krieges mit Rußland her datieren. Der Kreuzer führt die Reise auf der Route Singapore — Kapstadt — Buenos Ayres aus und soll später von England über Suez zurückkehren. Erwähnenswert ist, daß die Regierung, die neuerdings überhaupt wieder auffallend viele Offiziere und Beamte zu Studien ins Ausland sendet, außer einem offiziellen Vertreter des Auswärtigen Amts einer größeren Zahl

*) Politique Navale von Vizeadmiral E. Fournier. Paris, Nancy 1910. Berger-Levrault & Cie. — Preis 6 Francs. (266 Seiten).



von Reichstagsabgeordneten beider Häuser, Zeitungskorrespondenten, Gelehrten, Armee- und Marineoffizieren die Reise mit der „Ikoma“ teils nach Südamerika, teils bis Europa gestattet hat. Der Kreuzer hat am 15. April die Ausreise angetreten.

Nach Meldungen der deutschen Presse soll das angekündigte neue Flottengesetz nun doch in einem Admiralsrat in Tokyo festgelegt worden sein und dem nächstjährigen Reichstage vorgelegt werden. Es ist große Wahrscheinlichkeit vorhanden, daß Japan, wie das schon in der „Jahresübersicht“ zum Ausdruck gebracht ist, in nächster Zeit erhebliche Anstrengungen machen wird, um spätestens mit dem vorläufigen Ablaufstermine des japanisch-englischen Bündnisses zur See selbständig auf alle Möglichkeiten gerüstet zu sein. Es wird zu einer Beschleunigung seiner Maßnahmen nicht nur durch die inzwischen erfolgte Formierung eines Pazifischen Geschwaders der Vereinigte Staaten-Marine gezwungen, sondern vornehmlich auch deshalb, weil die beabsichtigte Fertigstellung des Panama-Kanals mit dem Ablaufstermin des Bündnisses zusammenfällt. Aufgetauchte Gerüchte über die beabsichtigte Bestellung von zwei 23 000 Tonnen-Linienschiffen in England werden im Hinblick auf die erfolgte Kommandierung von ungewöhnlich zahlreichen Seeoffizieren zur Schiffsbaubeaufsichtigung nach England und den außerordentlich langsamen Fortschritt der Schiffsbauten im eigenen Lande für nicht unbegründet gehalten.

Der Monat April hat der Marine einen schweren Unfall gebracht. Gelegentlich der Frühjahrsmanöver der Station Kure ist ein Unterseeboot in der Hiroshima-Bucht gesunken, das erst am folgenden Tage wieder gehoben werden konnte. Die Besatzung, bestehend aus 3 Offizieren und 11 Mann, war bereits erstickt. Sie hat nach Aufzeichnungen des Kommandanten ihr Ende mit heroischer Haltung herannahen sehen und ein rühmliches Beispiel soldatischer Tugenden gegeben, zu dem wir die japanische Marine gern beglückwünschen.

Auch die Fischerbevölkerung hat durch Stürme schwere Verluste erlitten. Einem Schneesturm an der Ostküste sind über 100 Boote mit mehr als 300 Mann Besatzung zum Opfer gefallen.

— Etat, Organisation. Die endgültigen Ziffern des Marine- und Armeeetats betragen:

	Marine:	Armee:
Ordentlicher Etat	38 474 715	74 610 567 Yen
Außerordentlicher Etat	36 911 197	10 873 064 „
	75 385 912	85 483 631 Yen

Beim Etat des Ministeriums des Innern wurde die Organisation einer „Freiwilligen Flotte“, für die bekanntlich schon 2 Dampfer fertiggestellt sind und der Baubeginn eines dritten bevorsteht, einer Kritik unterzogen. Auf Anfrage erwiderte der Vize-Marineminister, Kontreadmiral Takarabe, daß die Marine einer solchen Verstärkung an Hilfskreuzern nicht bedürfe. Er wolle Dampfer wie die „Umegaka Maru“ und „Sakura Maru“ nicht als zwecklos bezeichnen. Die normalerweise vorhandenen Dampfer genügten aber den strategischen Bedürfnissen der Flotte, so daß das Marineministerium keinen Anlaß habe, die Idee dieser „Freiwilligen Flotte“ besonders zu fördern.

Die beschlossenen Ersparnisse am Verwaltungsapparat der Marine haben zur Entlassung von 1 Prozent (= 12 bis 13) der mittleren Beamten und von 2 Prozent (= 130 bis 140) der Unterbeamten geführt. Dementsprechend sind neue Beamtenetats für die Landbehörden aufgestellt worden.

Anderseits ist die bewilligte Gehaltserhöhung mit einer durchschnittlichen Steigerung von 25 Prozent bei Offizieren und Mannschaften durchgeführt worden. Es erhalten vom 1. April ab:

Admiral	7500	Yen	Leutnant 1. Klasse	730	Yen
Vizeadmiral	5000	"	" 2. "	627	"
(als Chef des „Marine-kommandoamts")	6250	"	Fähnrich zur See	547	"
Kontreadmiral	4161	"	Kadetten	365	"
Kapitän zur See	3146	"	Oberdeckoffiziere	985	"
Korvettenkapitän	2394	"	Deckoffiziere	905	"
Kapitänleutnant	1649	"	Unteroffiziere 1. Klasse	759	"
Oberleutnant 1. Klasse	1211	"	" 2. "	686	"
" 2. "	1059	"	" 3. "	613	"
" 3. "	985	"	" 4. "	540	"

— Personal. Die Regierung der Vereinigten Staaten hat Erlaubnis erhalten, zwei Marineoffiziere als Unterstützung des Marineattachés zum Studium der Sprache und des Landes der Botschaft in Tokyo anzugliedern.

— Schwimmende Streitkräfte. I. Geschwader. Mit dem 1. April ist das neue Linienschiff „Satsuma" an Stelle von „Shikishima" zum Verbande getreten. „Shikishima" tritt vorläufig in die 2. Reserve, soll aber nach Beendigung notwendiger Reparaturen wieder zum I. Geschwader treten, dessen Schiffszahl somit demnächst erhöht wird. — Das Geschwader war Anfang März nach seiner Kreuzfahrt an der chinesischen Küste in Sasebo eingetroffen und hatte nach kurzer Ruhe dort eine Fahrt nach der koreanischen Küste angetreten, während welcher Schießübungen erledigt und die Frühjahrsmanöver abgehalten wurden.

II. Geschwader. Es erledigte während des März in Chinkaiwan Schießübungen und trat dann eine Rundreise an der koreanischen Küste an. — Die Frühjahrsmanöver wurden zusammen mit dem I. Geschwader abgehalten.

III. Geschwader. Es hielt sich im März auf den Pescadores und an der Küste von Formosa auf.

Das Schulgeschwader besuchte im März australische Häfen.

Die Reservegeschwader und die Stationen Yokosuka und Kure hielten Mitte März ihre Frühjahrsmanöver ab.

„Chitose" ist Schulschiff für etwa 50 Ingenieurfähnriche geworden, hat diese Anfang April in Yokosuka an Bord genommen und eine 6monatige Kreuzfahrt nach der chinesischen, koreanischen und japanischen Küste angetreten.

Ausrangiert wurden die Torpedoboote Nr. 6, 7, 10, 12, 14, 15, 17 bis 20; ferner das Schulschiff der Yokosuka-Matrosendivision „Kanju Maru".

— Werften, Schiffsbauten, Versuche. Die Arbeiten an „Kawachi" sollen wegen Materialmangels nur ganz langsam fortschreiten. Dafür wird „Aki" besonders gefördert. — Auch die auf den Privatwerften im Bau befindlichen kleinen Kreuzer sollen nur geringe Fortschritte machen. Dafür sind mit Beendigung der Reparatur von „Tsugaru" („Pallada") in Sasebo alle ehemals russischen Schiffe wiederhergestellt.

Auf „Asahi", „Fuji" und „Tsukuba" sind die Kühlvorrichtungen für Munitionsräume fertig eingebaut.

Die im Hof des Offizierkasinos in Tokyo gebaute Modellschleppstation ist jetzt in ersten Betrieb genommen worden und soll auch für den Handelsschiffbau nutzbar gemacht werden.

In Yokohama und Yokosuka sind zahlreiche Werftarbeiter und Althändler verhaftet worden, die seit Jahren mit Booten wertvolles Material der Werft Yokosuka beiseite geschafft haben. Es soll sich im ganzen um Gegenstände im Werte von etwa 100 000 Yen handeln. Höhere Beamte sind nicht beteiligt.

Die in Sasebo im Bau befindlichen Docks für Schiffe größten Deplacements sollen in diesem Jahre fertig werden.

Das Osaka-Arsenal hat neun 28 cm-Geschütze für Küstenforts fertiggestellt und angeschossen. Sie sind wahrscheinlich für Chinkaiwan bestimmt.

— Verschiedenes. Der Dampfer „Mongolia“ hat auf 2300 sm guten FT.-Empfang von Choshi, der Küsten FT.-Station bei Tokyo, gehabt.



Italien. Geschwader. Der Wechsel im Geschwaderkommando (Grenet—de Orestis) hat am 16. April in Neapel stattgefunden.

Für das Sommerhalbjahr wird das Mittelmeergeschwader folgendermaßen zusammengesetzt sein:

1. Div.	2. Div.	3. (Res.) Div.
(Vizeadmiral de Orestis)	(Kontreadmiral Amero d'Aste)	(Kontreadmiral Nicastro)
„Regina Margherita“ ⚑	„Regina Elena“ ⚑	„Garibaldi“ ⚑
„Benedetto Brin“	„Vitt. Emanuele“	„Varese“
„Napoli“	„Roma“	„Ferruccio“
„Agordat“	„Coatit“	„Amalfi“

Die 1. Division macht von Anfang Mai ab eine Kreuzfahrt in der Adria. Die 2. Division hat am 18. April eine zweimonatige Reise in das östliche Mittelmeer angetreten. Die 3. Division bleibt im Tyrrhenischen Meer.

„Pisa“ ist aus dem Geschwaderverbande ausgeschieden und am 21. April nach Buenos Ayres ausgelaufen.

Vizeadmiral Mirabello. Am 24. März 1910 starb in Mailand der Vizeadmiral Carlo Mirabello im 63. Lebensjahr, drei Monate nach Niederlegung des Amtes als Marineminister, das er sechs Jahre hindurch mit hervorragendem Geschick verwaltet hatte.

Seinem rastlosen Arbeitseifer, seinem vielseitigen gründlichen Wissen auf militärischem Gebiet und seinem ausgeprägten Sinn für Ordnung und System verdankt die italienische Marine segensreiche Reorganisationen auf fast allen Gebieten des Dienstes sowie eine Höhe der Ausbildung und Kriegsbereitschaft, die die Flotte vorher nie erreicht hatte. Das Flottenbaugesetz von 1905 und dessen geschickte Erweiterung von 1909, durch die das Flottenmaterial erheblich verjüngt und vermehrt wird, sowie auch die zufriedenstellende Regelung der Beziehungen zwischen der Marineverwaltung und der heimischen Industrie ist sein persönliches Werk. Weniger glücklich war er im Kampf gegen die Schwerfälligkeit des Verwaltungssystems, die unter anderem immer noch erhebliche Verzögerungen in der Fertigstellung der Schiffsneubauten verschuldet. Obgleich er niemals Politiker oder Parlamentarier gewesen war, verstand er es, sich durch sein offenes und gerades Auftreten und durch seine tüchtigen Fachkenntnisse das Vertrauen der Volksvertretung während der Amtsdauer mehrerer Ministerien zu erhalten.

Die Zerrüttung seiner Gesundheit, zu der die angestrengte Arbeit der letzten Jahre das ihrige beigetragen hatte, in Verbindung mit den Schwierigkeiten, die die Durchbringung des neuen Schiffahrtssubventionsgesetzes und die Ausführung des neuen Schiffsbauprogrammes machten, veranlaßten beim Sturz des Kabinetts Giolitti seinen Rücktritt vom Ministerposten.

In Seeoffizierkreisen hatte er den Ruf eines tüchtigen erfahrenen Seemannes und schneidigen Offiziers, der nur gerade Wege ging und sich durch nichts aus der Ruhe und Fassung bringen ließ. Wegen seines besonders für einen Italiener ungewöhnlich kühlen Wesens,. seiner Verschlossenheit, Schärfe und oft unnötigen

Schroffheit war er im allgemeinen mehr geachtet und gefürchtet als beliebt. Die Stellung als Präsident des Oberen Marinerats, für die er für die Jahre bis zur Erreichung der Altersgrenze bestimmt war, konnte er aus Gesundheitsrücksichten nicht mehr antreten.

— Flaggoffiziere. Vizeadmiral Bettolo, der seit dem 12. Dezember 1909 Marineminister war, ist beim Sturz des Ministeriums Sonnino vom Ministerposten abgetreten und hat Anfang April die Leitung des Admiralstabes wieder übernommen.

Marineminister wurde Kontreadmiral Leonardi Cattolica. Dieser ist seit Juli 1907 Kontreadmiral und steht im 57. Lebensjahr. Er war 8 Jahre lang Navigationslehrer an der Marineakademie, 7 Jahre lang Direktor des hydrographischen Instituts in Genua, dann Kommandant des „St. Bon“, Chef des Stabes des Mittelmeer-Geschwaders und seit November 1907 Mitglied des Oberen Marinerats.

— Neubauten. „Napoli“ hat bei der endgültigen Abnahme-Probefahrt bis zu 21,8 kn gelaufen.

— Streichungen. Die Torpedoboote „64 S“, „85 S“, „148 S“ und „149 S“ sind aus der Liste gestrichen worden. Die Topedoboote „128 S“, „133 S“ und „153 S“, die bereits gestrichen waren, sind zur Verwendung im Zolldienst wieder in die Liste der Kriegschiffe aufgenommen.

— Venedig. Der Bau des großen Trockendocks nebst Zufahrtskanälen, Kai usw. ist jetzt einem italienischen Unternehmer übertragen worden. Fertigstellung innerhalb 52 Monaten. Nach Vollendung dieser Arbeiten soll ein 1000 m langes, 200 m breites und 10 m tiefes Hafenbassin nebst 10 m tiefem Zugangskanal bei Bottenighi in der Nähe von Mestre angelegt werden.

— Schiffe im Ausland. „Puglia“ ist von Ostasien heimgekehrt und in Tarent in disponibilita versetzt. „Elba“ hat am 10. April von Massaua aus die Heimreise angetreten.



Rußland. Der Marineetat für 1910 (vgl. Novemberheft 1909, S. 1270) wurde Anfang April von der Reichsduma, am 16. April auch vom Reichsrat erledigt. In der Duma wurden von den ordentlichen Ausgaben in Höhe von 95,174 Mill. Rubel (205,575 Mill. *M*) 16,253 Mill. Rubel (35,106 Mill. *M*) abgesetzt, so daß ein Betrag von 78,921 Mill. Rubel (170,469 Mill. *M*) bewilligt wurde. An den sich auf 2,291 Mill. Rubel belaufenden außerordentlichen Ausgaben wurden nur unwesentliche Streichungen vorgenommen. Die bedeutendsten Kürzungen wurden bei dem Titel Schiffsbauten (gefordert 14,674 Mill. Rubel, gestrichen 11,041 Mill.) und Reparaturen (gefordert etwa 12 Mill. Rubel, gestrichen etwa 4,5 Mill.) ausgeführt. — Der Verlauf der Verhandlungen bot im allgemeinen nur wenig Interesse. Von der Mehrzahl der Redner wurde festgestellt, daß die Marineverwaltung irgendwelche Reformen oder Änderungen in dem Geschäftsbetriebe ihres Ressorts bisher immer noch nicht eingeführt habe, daß vielmehr die alte Mißwirtschaft andauere. Als bemerkenswert sind nur zwei Punkte hervorzuheben: Der Marineminister erklärte in einer im übrigen farblosen Rede, ein Plan für die Erneuerung der Flotte werde in kurzer Zeit der Duma vorgelegt werden (vgl. unten). Anderseits wurde ein Antrag, Allerhöchsten Ortes eine Senatorenrevision des Marineressorts zu erbitten, von der Duma fast einstimmig angenommen. Diese Tatsache ist um so bedeutungsvoller, als eine Untersuchung der Zustände in der Marineverwaltung, die vom Marineminister zu Beginn seiner Amtsführung einer Kommission unter dem Vorsitz des Kontreadmirals Grammatschikow zur Fest-

stellung der Berechtigung der von „Brutus" in der Presse erhobenen Vorwürfe übertragen wurde, im Sande verlaufen zu sein scheint, da der Vorsitzende plötzlich „im Interesse des Dienstes" nach Wladiwostok versetzt wurde. Ob allerdings dem Antrag betreffend die Senatorenrevision stattgegeben werden wird, scheint sehr zweifelhaft, wenngleich im Bereiche des Kriegsministeriums umfangreiche Revisionen dieser Art — mit großem Erfolg — stattgefunden haben.

Auch im Reichsrat wurde darauf hingewiesen, daß die Marineverwaltung auf die im Vorjahre geäußerten Wünsche fast in keinem Punkte Rücksicht genommen habe. Insbesondere wurde festgestellt, daß das Marinebudget sich 1903, zu einer Zeit, wo Rußland noch über eine Flotte ersten Ranges verfügte, auf 106 bis 107 Mill. Rubel beziffert habe, wovon 40 % auf Schiffsbauten verwendet wurden, daß heute dagegen, wo der Wiederaufbau der Flotte erfolgen müsse, von 95 Mill. nur 15 % dafür gefordert würden. Die Personalstärke der Marine betrage immer noch 44 000 Köpfe, in Japan mit seinem beträchtlichen Schiffsbestand hingegen nur 36 000 Köpfe. Demgemäß wurde eine Resolution angenommen, das Ministerium möge 1. eine Reduktion der Personalstärke vornehmen, 2. die Höhe der nicht unbedingt für die Schlagfertigkeit der Flotte erforderlichen laufenden Ausgaben herabsetzen, um Mittel für Schiffsbauzwecke in höherem Maße verfügbar zu machen, 3. das bereits ausgearbeitete Schiffsbauprogramm unverzüglich vorlegen. Entgegen weitergehenden Wünschen des Admirals Dubassow stellte der Reichsrat nach den Vorschlägen seiner Finanzkommission nur den von der Duma gestrichenen Betrag für Schiffsbauten (11,041 Mill. Rubel) wieder her und erklärte sich mit einer Anzahl von Kürzungen einverstanden. Die Aufhebung der von der Duma bei dem Titel „Reparaturen" vorgenommenen Streichung von 4,5 Mill. wurde als zwecklos bezeichnet, da bei nicht erteilter Zustimmung der Duma nach § 13 des Budgetreglements die Höhe dieses Titels nach dem vorjährigen — sehr geringen — Betrage festzusetzen wäre. — Verhandlungen zur Herbeiführung einer Verständigung zwischen Duma und Reichsrat verliefen zunächst ergebnislos; nachdem jedoch der Finanzminister einige Einnahmeposten des Budgets um etwa 12,5 Mill. Rubel erhöhte, um das Gesamtbudget auch bei Bewilligung der Schiffsbaukredite defizitlos zu erhalten, bewilligte auch die Duma die gesamten Schiffsbaukosten.

Am 11. April sind der Duma — wie vom Minister bei der Etatsverhandlung angekündigt — Gesetzentwürfe betreffend die Erneuerung der Flotte und die Reorganisation der Wehrmacht zu Lande vorgelegt, die Ausgaben in der Höhe von etwa 1300 Mill. Rubel (2808 Mill. ℳ) für einen Zeitraum von 10 Jahren einschließen. Von diesem Betrage entfallen etwa 700 Mill. Rubel (1512 Mill. ℳ) auf die Marine, nämlich auf Schiffsbauten, Hebung der Leistungsfähigkeit der Werften und Verbesserung der Hafeneinrichtungen. In Anrechnung kommen sollen darauf die bereits früher geforderten 8,9 Mill. Rubel für die Erweiterung der Werften und Staatsfabriken. Das Ausland soll für die Lieferungen nicht herangezogen werden; die Schiffe sollen ausschließlich von russischem Material mit russischen Arbeitern gebaut werden. Es wird angenommen, daß auf russischen Werften gleichzeitig Serien von 5 Schiffen und innerhalb 10 Jahren 3 solcher Serien gebaut werden können. Einzelheiten sind bisher nicht bekannt gegeben, wie auch die Verhandlungen in der Landesverteidigungskommission bis jetzt geheim gehalten wurden.

— Schiffsbau. Der Bau von 2 der 4 im Sommer 1909 auf Stapel gelegten Linienschiffe soll so weit vorgeschritten sein, daß der Stapellauf 1911 stattfinden kann. Ein Bergungsschiff für Unterseeboote soll demnächst auf einer russischen Werft in Bau gegeben werden.

— Organisation. Im Marine- und Armeegeneralstab ist die Bildung einer gemischten Kommission geplant, die das Verständnis für ein planmäßiges Zusammenwirken des Heeres und der Marine fördern soll. Es sollen Vorlesungen für Offiziere in dieser Richtung gehalten sowie taktische und strategische Aufgaben gemeinsam gelöst werden.

— Die fertige Flotte. Das Seekadettenschulgeschwader, bestehend aus den Kreuzern „Diana", „Awrora", „Oleg" und „Bogatyr", kehrte nach Anlaufen von Cherbourg und Kiel am 12. April nach Libau zurück.

Am 14. April begannen die Schiffe und Fahrzeuge der aktiven Flotte und der aktiven Torpedobootsabteilung, am 15. April die Lehrabteilung (Schiffsabteilung 1. Reserve) des Schwarzen Meeres und Linienschiff „Dwjenadzatj Apostolow" die Übungen.

— Häfen. Zeitungsnachrichten zufolge soll der Hafen von Sewastopol für Handelsschiffe ganz geschlossen und die Handelsschiffahrt nach Cherson und Theodosia abgelenkt werden.

— Handel. Der Außenhandel Rußlands belief sich 1909 auf 2154,8 Mill. Rubel gegenüber 1207,7 Mill. Rubel im Jahre 1906. Die Einfuhr stellte sich 1909 auf 788,4 Mill. Rubel; sie belief sich 1896 auf 540,3 und 1901 auf 532,9 Mill. Rubel. Die Ausfuhr betrug 1909 1366,4 Mill. Rubel gegen 667,4 Mill. 1896 und 729,8 Mill. 1901. Der Überschuß der Ausfuhr über die Einfuhr bezifferte sich 1896 auf 127,1 Mill., 1901 auf 196,9 Mill. und 1909 auf 578 Mill. Rubel. An der Ausfuhr sind in erster Linie Nahrungsmittel beteiligt mit 431 Mill. Rubel 1901, 685,032 Mill. 1905 und 900,326 Mill. 1909. Unter den Nahrungsmitteln steht an der Spitze Getreide mit 495,294 Mill. Rubel 1904 und 748,298 Mill. 1909.



Österreich-Ungarn. Organisation. Nach Zeitungsnachrichten ist auf Anweisung des Erzherzog-Thronfolgers ein Entwurf zur Organisationsänderung der obersten Marinebehörden ausgearbeitet worden. Der Entwurf sieht die Trennung der Marineverwaltung vom Oberkommando der Marine vor.

— Flottenbaugesetz. Da die Delegationen, die über das Flottenbaugesetz zu entscheiden haben, kaum vor dem Herbst zusammentreten können, so hat die Marineverwaltung den Werften bisher keine bindenden Aufträge für die geplanten Neubauten, sondern nur Anweisungen zur Vorbereitung der Bauarbeiten zukommen lassen können. Wie nichtamtliche Nachrichten besagen, ist vorläufig beschlossen worden, zwei der vier 20 000 Tonnen-Schiffe, die der Flottenbaugesetz-Entwurf vorsieht, zu bauen und die Ausführnng s. Zt. dem Stabilimento tecnico in Triest zu übertragen. Später werden das Seearsenal in Pola und die Danubius-Gesellschaft in Fiume mit dem Bau des dritten und vierten dieser Schiffe beauftragt werden. 1913 sollen alle vier Schiffe, die je 58 bis 65 Millionen Kronen kosten werden, fertiggestellt sein.

Die gesamte Artillerie wird von den Skoda-Werken in Pilsen, die Panzerung von den Witkowitzer Eisenwerken in Mähren und die Eisenmunition von diesen beiden Werken und der Poldihütte gemeinsam geliefert werden.

Angeblich hat das Stabilimento tecnico seit einigen Monaten auf eigene Rechnung mit dem Bau der beiden Linienschiffe begonnen, mit dem Vorbehalt, die Schiffe an einen außereuropäischen Staat zu verkaufen, wenn die österreichisch-

ungarische Marineverwaltung sie ihm nicht abnimmt. Im nächsten Frühjahr soll angeblich das erste Schiff vom Stapel laufen.

— Neubauten. „Erzherzog Franz Ferdinand“ machte am 15. April eine 12 stündige Dauerfahrt mit sieben von den vorhandenen zwölf Kesseln und erreichte 8000 PS sowie 16 kn Geschwindigkeit. Am 19. April fand eine Dauerfahrt mit 12 000 PS statt.

„Zrinyi“ lief am 12. April auf dem Stabilimento tecnico vom Stapel.

— Geschwader. Das Geschwader erledigt nach der Rückkehr von der Levante in der ersten Hälfte des Mai den Rest seiner Artillerie- und Torpedo-Schießübungen (Preißschießen). Im Juni findet teilweiser Offizier- und Mannschaftswechsel statt. Zur selben Zeit wird die „verstärkte Sommereskadre“ gebildet. Während der Sommerübungsperiode werden folgende Schiffe dem Geschwaderkommando unterstellt sein:

„Erzherzog Franz Ferdinand“ ⚐	„Habsburg“ ⚐	„Kaiserin Maria Theresia“
„Erzherzog Ferdinand Max“	„Arpad“	„Kaiser Franz Josef“
„Erzherzog Friedrich“	„Babenberg“	„Szigetvar“
	„Gaea“	„Zenta“.

Bei Eintritt von „Erzherzog Franz Ferdinand“ ⚐ ins Geschwader, Anfang Juni, scheidet „Erzherzog Karl“ ⚐ aus.

— Umbau. Der Umbau der „Kaiserin Maria Theresia“ umfaßt außer der bereits gemeldeten (vgl. Märzheft) Auswechselung der zwei 24 cm-Krupp-Kanonen gegen 19 cm-SK L/42 eine Änderung der Aufstellung der acht 15 cm-Kanonen. Diese 8 Geschütze stehen jetzt sämtlich auf dem Oberdeck, je eines zu beiden Seiten und etwas achterlich der beiden 19 cm-SK, in Doppelkasematte, mit Bestreichungswinkel von der Kiellinie bis etwa querab reichend. Die übrigen 4 feuern mit je 120° Bestreichungswinkel aus Breitseits-Einzelkasematten, die sich an die Doppelkasematten nach den Schornsteinen zu anschließen. Der Kasemattpanzer ist 80 mm stark. Die Schwalbennester sind entfernt worden.

— Seeoffizieranwärter. Die Marineakademie in Fiume stellt im September 50 Zöglinge im Alter von 14 bis 16 Jahren ein.

— Ostasiatisches Marinedetachement. Das Marinedetachement in Peking ist reduziert und der in Tientsin stehende Teil aufgelöst worden.

⚜

Türkei. Bauprogramm. Nachdem die Kammer die Flottenvorlage, die zur Beschaffung von Schiffsmaterial die Verausgabung eines Betrages von 92 Mill. ℳ (in zehn Jahresraten) vorsieht, im Februar angenommen hat, ist jetzt nach englischen Zeitungsnachrichten ein Abkommen mit einer Gruppe von englischen Werften zum Bau der neuen Schiffe getroffen worden. Es handelt sich um die Firmen Armstrong, Vickers und John Brown & Co., die den Bau von zwei Linienschiffen und einem Panzerkreuzer übernehmen werden. Ferner sollen einige kleinere Fahrzeuge auf der Regierungswerft am Goldenen Horn gebaut werden; die Werft wird neu organisiert und erhält ein großes Schwimmdock. Sechs Kanonenboote und sechs Motorboote für den Flußdienst sollen in Frankreich in Bau gegeben werden.

Als Baudaten für die großen Schiffe werden genannt: Zwei Linienschiffe: 16 500 Tonnen, 20 kn Geschwindigkeit, Turbinen; Armierung: sechs 30,5 cm-Geschütze in drei Doppeltürmen, zwei vorn (davon der eine überhöht), einer achtern; sechs 23,4 cm-

Geschütze in drei Doppeltürmen, davon je einer an Backbord und an Steuerbord, einer in der Mittschiffslinie achtern (feuert über den achteren 30,5 cm-Turm); vierzehn 10,2 cm- und vier 7,6 cm-SK. — Ein Panzerkreuzer von ungefähr 10 000 Tonnen, 24 kn Geschwindigkeit; Armierung: sechs 23,4 cm-Geschütze in drei Doppeltürmen auf der Mittschiffslinie.

— Personal. Zum Nachfolger des zurückgetretenen Kontreadmirals Sir D. Gamble als Berater des Marineministeriums ist der englische Kontreadmiral Williams ernannt worden.



Argentinien. Über die Linienschiffe „Moreno" und „Rivadavia" werden die folgenden amtlichen Angaben gemacht (vgl. Märzheft, S. 384): Deplacement 28 000 Tonnen, Länge 176 m, Breite 29,1 m, Tiefgang 8,45 m; 39 500 PS, umsteuerbare Curtis-Turbinen, Geschwindigkeit bei 25 mm Überdruck in den Heizräumen 22,5 kn, bei 38 mm 23 kn; Armierung: zwölf 30,5 cm-, zwölf 15,2 cm- und sechzehn 10 cm-Geschütze (also vier mehr als bisher angegeben; anscheinend je zwei auf den vier inneren Türmen); zwei 53,3 cm-Breitseit-Torpedorohre; Kohlenvorrat 4000 Tonnen, Ölfeuerungsvorrat 666 Tonnen; Aktionsradius bei 15 kn Fahrt 7000 sm; Besatzung 960 Köpfe. Fertigstellung Dezember 1912. Doppelte Bewegungseinrichtungen für die Türme. Vier von einander unabhängige Feuerleitungsstationen.



Verschiedenes.

Die Aufgaben und das Wesen der Militärgeographie.*)

Von Generalmajor a. D. v. Zepelin.

Die Militärgeographie ist eine sehr verschiedenartig aufgefaßte, viel umstrittene Wissenschaft. Manche wollen ihr die Bezeichnung als solche ganz streitig machen. Sei dem aber, wie ihm wolle, sicher ist, daß der Soldat ähnlich wie der Zoologe, der Botaniker, der Historiker usw. der Erde, den Ländern, und der Seeoffizier dem Meere, als dem Schauplatze seiner Tätigkeit, sein besonderes Studium widmen muß. Der Standpunkt, von dem aus dies Studium geschah, die Umgrenzung der Militärgeographie waren zu verschiedenen Zeiten und in den verschiedenen Armeen und Flotten sehr verschieden. Im 18. Jahrhundert z. B. schätzte man den Einfluß des Geländes auf Strategie und Taktik zuweilen übertrieben hoch ein, wenn auch die Schwerfälligkeit des Fortkommens der mit Backöfen und großem Troß auf meist sehr mäßigen Straßen sich bewegenden Heere, deren Infanterie eine Geländebenutzung im heutigen Sinne fremd, ja unmöglich war, die Bedeutung der „Positionen", die in der Vorstellung der damaligen Kriegführung eine so große Rolle spielten, erhöhen mußte. Aber noch bis in die Befreiungskriege hinein hat die sogenannte „Wasserscheidentheorie", die beherrschende Höhenstellung — es sei hier nur an die bekannte Bewertung des Plateaus von Langres in Frankreich erinnert — einen bedeutenden Platz in den strategischen Kombinationen eingenommen. So war es kein Wunder, daß sogar in den Direktiven für den Unterricht in der Militärgeographie der preußischen Kriegsakademie lange Zeit hindurch die Erreichung des Verständnisses für die Bedeutung der Geländeformationen als eines der wichtigsten Ziele hingestellt wurde und daß man verhältnismäßig unbedeutenden Wasserrissen den Wert der Abgrenzung eines Kriegstheaters andichtete.

Die Militärgeographie läßt sich zusammenfassend als die Wissenschaft bezeichnen, welche sich mit dem Studium der Länder und Meere in ihren Beziehungen zum Kriege beschäftigt. Sie tut dies in ähnlicher Weise, wie die Handelsgeographie die Länder und Staaten vom Standpunkte des Kaufmanns auf Produktion und Konsum, auf Binnen- und Außenverkehr, auf Ausfuhr und Einfuhr untersucht, wie der Botaniker die Erde vom Gesichtspunkte der Verbreitung der Pflanzen und Bäume aus betrachtet, wie der Zoologe eine Tiergeographie schafft, um hierdurch dem Menschen für die verschiedensten Aufgaben wissenschaftliche Unterlagen zu bieten.

Verschieden ist von ihnen aber die Militärgeographie durch das weit umfassendere Arbeitsgebiet. Denn für den Krieg kommen die Länder nicht nur mit ihren Bodenformen, mit ihrer Bodenbedeckung und ihren Gewässern in Betracht. Nein, dem Kriege muß alles dienen: die Menschen und ihre Wohnsitze, in erster Linie das Straßennetz, die Landwirtschaft, Handwerk und Industrie, Geld und Gut des Staates und der Privatleute, kurz alles, was zur Nahrung, Bekleidung und Krankenpflege eines Heeres oder einer Flotte, zur Schaffung der Transportmittel, zu ihrer Ausrüstung und Bewaffnung dienen kann.

Endlich sind es die Wehr- und Kultureinrichtungen aller Art, die eine Heeresleitung kennen muß, ehe sie den Kriegsschauplatz mit ihren Armeen betritt, oder die Flottenleitung, ehe sie ihre Geschwader gegen fremde Küsten entsendet.

Alle diese Fragen sind schon im Frieden von den Generalstäben aller Armeen und in den Flotten zu bearbeiten, damit der Feldzugsplan nicht von falschen Voraus-

*) Die Veranlassung zu diesem Aufsatze gab die Beilage zu „Dr. A. Petermanns Mitteilungen aus Justus Perthes' Geographischer Anstalt", Oktober 1909. Herausgegeben von Professor Paul Langhans in Gotha: „Militärgeographie".

setzungen ausgeht, damit das Heer nicht erst durch mühsame Erkundungen unter dem Feuer des Feindes sich über den Zustand der Wege und Eisenbahnen, der Gewässer und der Festungen usw. Auskunft verschaffen muß. Denn auch hier gilt das bekannte Wort des französischen Marschalls: „Un soldat averti en vaut deux“.

Es ist daher auch erklärlich, daß der Offizier unter der Zahl der „praktischen Geographen“, d. h. der Durchforscher unbekannter oder wenig bekannter Teile der Erde, eine sehr hervorragende Rolle spielt. Wenn dies früher mehr bei den Armeen und Flotten der mit reichem Kolonialbesitze ausgestatteten Staaten der Fall war, so sind in ihre Reihen heute auch deutsche Land- und Seeoffiziere sowie Sanitätsoffiziere getreten. Es sei hier nur erinnert an Major v. **Wissmann** und **Graf** v. **Goetzen**, die kühnen Durchquerer des schwarzen Erdteils, an den Oberleutnant **Filchner**, der, allein auf sich angewiesen, ohne jeden Begleiter den Ritt über den Pamir wagte und später Tibet durchforschte, den **Herzog Adolf Friedrich von Mecklenburg** und andere, nicht zu vergessen den leider so früh gestorbenen Leutnant **Tappenbeck** und den trefflichen Hauptmann **Kundt**. Unter unseren Seeoffizieren und Marine-Sanitätsoffizieren haben wir ebenfalls eine große Zahl, die bei der Erkundung der Meere und fremden Erdteile unschätzbare Dienste geleistet haben. Erwähnt sei hier nur kurz die „Gazelle“-Expedition und die Südsee-Expedition, ferner die Tätigkeit unserer Vermessungsschiffe.

Zu den Offizieren, welche sich in früherer Zeit in hervorragender Weise mit der Militärgeographie beschäftigt haben, gehören die beiden Paladine Kaiser Wilhelms des Großen, deren Namen für immer mit seinen Taten und der Gründung des Deutschen Reiches verknüpft sind: die Generalfeldmarschälle **Grafen** v. **Moltke** und v. **Roon**. Jeder von ihnen hat treffliche militärgeographische Arbeiten geliefert; **Roon** war sogar längere Zeit Lehrer der Militärgeographie an der preußischen Kriegsakademie. Wer aber die nachgelassenen Werke **Moltkes** studiert, der erfährt, welchen Raum in seinen geistvollen Entwürfen das militärgeographische Element einnimmt.

Wenn wir hier vorzugsweise vom Landkriege redeten, weil bis vor kurzer Zeit Deutschland noch keine Macht auf dem Meere besaß, so braucht kaum hinzugefügt zu werden, wie für die Marine in ganz anderer Weise die Militärgeographie Bedeutung gewinnt. Spielen das Klima, Wind und Wetter und das Wegenetz auf dem Lande für die Operationen der Landarmee eine wichtige Rolle, so sind die Einwirkungen der gleichen Faktoren der Meereskunde auf die Operationen des Seekrieges ungleich bedeutender.

Die Schilderung des Landes von den allerverschiedensten für den Krieg in Betracht kommenden Gesichtspunkten bildet den Hauptgegenstand der Militärgeographie. Ihre wichtigste Ergänzung ist die **Karte**, die für den Soldaten auf dem Lande wie für den Seeoffizier auf der See das allein für alle Fälle transportierbare und handliche Mittel der Orientierung darstellt. Zudem gestattet der heutige Stand der kartographischen Technik die Einfügung so vieler die Kenntnis eines Landes fördernder Signaturen, daß sie dem, der das Kartenlesen beherrscht, im Notfalle einen Ersatz für die Beschreibung zu geben vermag. Daß die Seekarte und die Segelanweisung sich in ähnlicher Weise ergänzen, sei hier nur erwähnt.

Mit der Vorbereitung auf künftige Kriege durch das Studium der voraussichtlichen Kriegsschauplätze ist aber die Aufgabe der Militärgeographie noch nicht erschöpft. Auch das **Studium der Kriegsgeschichte**, d. h. der Kriege der Vergangenheit, wird erst mit vollem Nutzen betrieben werden können, wenn wir in der Lage sind, uns ein Bild von dem Zustande des Kriegsschauplatzes zu machen, das den Verhältnissen jener Zeit entspricht. Auf diesen Umstand muß ein weit größeres Gewicht gelegt werden, als es gemeinhin geschieht. Denn der Mensch des zwanzigsten Jahrhunderts, der mit einer noch vor nicht allzulanger Zeit kaum geahnten Entwicklung der Verkehrsmittel zu rechnen gewöhnt ist, wird sich nur schwer eine

Vorstellung von den Verhältnissen machen können, unter denen die Armeen des Dreißigjährigen Krieges, die der Zeit Friedrichs des Großen, ja die Heere Napoleons I. und seiner Gegner fochten. Ja sogar, wenn wir nur sieben bis acht Jahrzehnte zurückgehen und uns das Bild des Wegenetzes unseres deutschen Vaterlandes vergegenwärtigen, ehe die erste Lokomotive im Jahre 1835 zwischen Nürnberg und Fürth ihre Dampfpfeife ertönen ließ, wie verschieden ist dies von dem heutigen, da Deutschland von einem engmaschigen Bahnnetz überspannt ist, wo Truppen in ebensoviel Stunden als früher Tagen von einem Punkt zum anderen versetzt werden können und wo der Telegraph und das Telephon in wenigen Minuten Nachrichten von der Grenze zur Hauptstadt tragen, zu deren Übermittlung der schnellste Stafettenreiter viele Tage brauchte. Wie leicht kritisieren namentlich unzünftige Kriegsgeschichtschreiber oft die Leistungen der sich so schwerfällig bewegenden, an ihre Magazine gebundenen Heere des Siebenjährigen Krieges, ja auch der Napoleonischen Kriege, ohne daran zu denken, daß die Wegekarten des 18. Jahrhunderts so gut wie gar keine Chausseen in Deutschland zu verzeichnen hatten, daß die Nachricht, daß Napoleon I. 1815 Elba verlassen und die Küste Frankreichs betreten hatte, viele Tage brauchte, ehe sie die verschiedenen Hauptstädte Europas erreichte, und daß die Heere Rußlands wie Österreichs nicht mehr zu den Entscheidungskämpfen dieses Feldzuges eintreffen konnten. Welche Schwierigkeiten aber durch den Mangel an Nachrichten aus dem Mutterlande für die in außereuropäischen Meeren fechtenden Flotten entstanden, lehrt die Geschichte des Seekrieges.

Berühren alle die hier erwähnten Momente vorzugsweise die strategische Seite des Krieges, so bedarf man der kriegsgeschichtlichen Militärgeographie aber auch zum Studium der einzelnen Schlachten und Gefechte, ja auch des Festungskrieges früherer Zeiten. Wie schnell verändert sich durch die Ausbreitung der Landkultur ein Schlachtfeld, wie sie sich z. B. in der Trockenlegung von Mooren und nassen Wiesen, in der Umgestaltung des Geländes durch die Bebauung, in der Anpflanzung oder Abholzung von Wäldern und vielem anderen zeigt. Wir sehen hierbei ganz ab von der Vermehrung und Umwandlung der Wohnstätten durch Erweiterung der Städte und Dörfer, der Zerlegung großer Güter in Ansiedlungsdörfer, wie z. B. in den Provinzen Posen und Westpreußen, der Errichtung von Fabriken usw. Man vergleiche die Karte des Netzedistriktes vor und nach dem Jahre 1772! Wo sich heute eine große Zahl reicher Dörfer und Kolonien befindet, gab es vor der Verbindung mit dem Königreiche Preußen nur ein ödes Sumpf- und Moorland, hier und dort unterbrochen von kaum zur Weide dienenden Wiesenstrecken und kleinen Flächen armseligen Ackerlandes. Wer heute aber die einzelnen Episoden des Kampfes der Völkerschlacht bei Leipzig an der Hand der modernen Karte dieser Stadt und ihrer Umgebung studieren wollte, der würde bald zu der Überzeugung kommen, daß dies nicht oder doch nur in sehr beschränkter Weise möglich ist.

Wenden wir uns nun den für den Seekrieg wichtigen Küsten, den Handelsplätzen, Häfen und Befestigungen zu, so treffen wir in den europäischen Kulturstaaten und in noch höherem Maße in den außereuropäischen Ländern — man denke nur an Japan, Indien, Australien und die Vereinigten Staaten von Amerika — auf noch bedeutendere Veränderungen.

Was die Hilfsquellen für das Studium der Militärgeographie anbelangt, so bildet die Grundlage die Kenntnis und Kritik der Karten.

Die Karten sind ein unerläßliches Mittel der Kriegführung. Wie die Zählung der wehrhaften Männer wohl der Beginn praktischer Statistik war, so suchten sich schon die Heere der Alten, die in fremde Länder zogen, mit einer Beschreibung des einzuschlagenden Weges zu versehen. Und umgekehrt brachten diese Heere auch Material für die Schilderung der durchzogenen Gegenden zurück. Der Soldat wurde hierdurch zum ersten Kartographen und Geographen. Beweis hierfür sind die Itineraria picta und scripta der Römer.

Es würde an dieser Stelle zu weit führen, auf die Bedeutung und die Verwertung der Karten für die Militärgeographie näher einzugehen. Die Wahl der Art der Karte für das Studium wie für den Feldgebrauch ist von hoher Wichtigkeit. Aber auch die beste Karte, läse sie sich auch wie ein Buch, kann nie für die Schilderung eines Landes eine genügende Unterlage geben. Denn dauernde Veränderungen der Bebauung, der Wege, Abholzungen usw. bringen es mit sich, daß auch „die neueste Karte" bald nicht mehr zutreffend ist. Daher muß im Kriege die Rekognoszierung, im Frieden die Bereisung und der persönliche Eindruck, der von einem Geländeabschnitt gewonnen wird, die Karte ergänzen.

Eine für die Militärgeographie außerordentlich wichtige Hilfswissenschaft ist die Statistik, in erster Linie im Hinblick auf die Verpflegung und Unterbringung der Truppen. Sie umfaßt heute ein gewaltiges Gebiet des Volks- und Staatslebens und ist stets im Fluß. Hieraus entstehen für den mit der Untersuchung eines Kriegsschauplatzes beauftragten Offizier sehr große Schwierigkeiten. Der Offizier, vor allem der des Generalstabes und des Kriegsministeriums, ebenso wie der Seeoffizier, den sein Beruf so oft mit den fremden Staaten und deren Handel in Berührung bringt, steht mit ihr in dauernder Fühlung.

Nun ist es für den Offizier wichtig, um den Wert des ihm zur Verfügung stehenden statistischen Materials beurteilen zu können, ein klares Urteil über die Art zu erlangen, wie die Ergebnisse der Statistik gewonnen werden, die oft absichtlich oder durch Zufall den größten Fehlern unterworfen sind, ja nicht nur Fehlern, sondern auch beabsichtigten tendenziösen Fälschungen. Bei der Aufstellung von Statistiken sind im wesentlichen folgende Arbeiten zu unterscheiden: Zunächst die Sammlung des „Materials"; dies geschieht durch Erhebung aller Daten, die durch Fragebogen (Volkszählung, Steuerlisten, Viehzählung usw.) oder durch periodische Eingaben der Gemeinden, Innungen usw. an die Regierung, das Kriegsministerium und andere Zentralbehörden erlangt werden. Hierauf muß das so gesammelte Material geprüft und gesichtet und jeder gefundene Fehler richtiggestellt werden. Dann erst kann man an die Verwertung dieses Materials zu wissenschaftlich brauchbaren Zahlenzusammenstellungen gehen, und endlich werden aus diesen meist sehr umfangreichen Tabellen die wissenschaftlichen Folgerungen abgeleitet, die in volkswirtschaftlichen, politischen, geographischen und anderen Werken der Öffentlichkeit übergeben werden.

Der Wert der Statistik ist nun abhängig von der Zuverlässigkeit und dem Verständnis, mit denen die Arbeiten in den oben charakterisierten Stadien ausgeführt werden.

Neben der umfangreichen statistischen Literatur ist es die allgemein-geographische, die den Militärgeographen dient. Endlich ist das Studium kriegsgeschichtlicher Werke und Dokumente zu empfehlen. Aufgabe dieses Studiums würde es sein, an den einzelnen Operationen und Gefechten zu prüfen, wie sich die militärgeographischen Elemente des Kriegsschauplatzes bei ihnen geltend machten, um hierdurch zu einem Urteil über deren Bedeutung zu gelangen.

Diese militärgeographischen Elemente sind nun sehr zahlreich und in ihrem Charakter sehr verschiedenartig. Bei einer dem Studium und der Schilderung eines Kriegsschauplatzes vorangehenden allgemeinen Orientierung sind sie aber alle in den Bereich der Betrachtung und Beurteilung zu ziehen.

Zu ihnen dürfte etwa das Folgende gehören:

1. Die allgemeine Lage eines Landes oder eines einzelnen Kriegsschauplatzes, Flächenraum, Grenzen.

2. Die Bodenplastik, — d. h. Oro- und Hydrographie, Bodenbeschaffenheit, Bodenbedeckung und das Klima.

3. Die zum Teil aus diesen Momenten sich ergebenden forstlichen, landwirtschaftlichen, industriellen und Handelsverhältnisse, die im wesentlichen als Vorbedingungen für Verpflegung und Ausrüstung eines Heeres in Betracht kommen.

4. Die Ortschaften und Verbindungen, d. h. die für Unterkunft und Marschbewegungen wichtigen Faktoren.

5. Die Bevölkerung mit ihren Staats- und Wehreinrichtungen im weitesten Sinne, also nicht nur Armee, Flotte, Festungen, Kriegshäfen usw.

Es leuchtet ein, daß alle diese militärgeographischen Elemente in einer so innigen Wechselwirkung zueinander stehen, daß sie bei einer Schilderung nicht immer scharf zu trennen sind.

Auch das vergleichende Moment darf bei der Schilderung eines Landes nicht außer acht gelassen werden. Denn es werden militärgeographische Angaben oft nur dann eine klare Beurteilung finden können, wenn sie mit bekannten Verhältnissen verglichen werden. Nur wenige Offiziere sind z. B. so vertraut mit landwirtschaftlichen Verhältnissen, daß sie sich aus den einfachen Angaben der Ernteerträge eines fremden Landstriches ein klares Bild von dessen Leistungsfähigkeit für die Verpflegung des Heeres machen können, wenn sie nicht in der Lage sind, die eines gleich großen Areals deutschen Landes hiermit zu vergleichen. Ähnlich verhält es sich mit anderen statistischen Angaben.

Man hat in früheren Zeiten — sie liegen noch nicht gar lange hinter uns — geglaubt, bei militärgeographischen Schilderungen ein übergroßes Maß spitzfindiger Gelehrsamkeit entfalten zu müssen. Man meinte, Operationsbarrieren, Operationsschauplätze auffinden, Positionen feststellen zu müssen und anderes mehr, und vergaß ganz, daß die Verhältnisse des Krieges so mannigfaltig sind, daß alles in erster Linie von den Absichten des Feldherrn und von der Verwendung der Truppen abhängt, so daß es eine absolute militärgeographische Bedeutung eines Geländeteils nicht gibt.

Noch in den sechziger Jahren zerlegte der als Kartograph und in seiner echt soldatischen Gesinnung so hochstehende Oberst v. Sydow in seinen Vorträgen auf der damaligen preußischen Kriegsschule, der heutigen Kriegsakademie, die ebene Mark Brandenburg in eine große Zahl durch Operationshindernisse geteilter „Kriegstheater" oder Operationsfelder. Es wurden hierbei von jeder Truppe ohne Schwierigkeit zu überschreitende Gewässer zu solchen trennenden Barrieren.

Im Jahre 1857 wurde aus den nachgelassenen Papieren des preußischen Generals v. Aster ein Teil „Gedanken über eine systematische Militärgeographie" veröffentlicht. Es mutet uns heute lebensfremd an, wenn der sonst so bedeutende Offizier seine Anschauung von der Aufgabe der Militärgeographie dahin zusammenfaßt, daß er sagt: „Eine Armee kann sich nicht überall bewegen, noch viel weniger zum Gefechte entwickeln. Das erstere tut sie auf Linien, das letztere auf Flächen. Diese Linien verbunden mit jenen Flächen sind nun die wichtigsten Momente für die graphische Darstellung der Militärgeographie auf der Karte." Der General will sie durch Anwendung verschiedener Farben charakterisieren, so daß weiß der Ausdruck für volle Manövrierfähigkeit ist, schwarz aber den gänzlichen Mangel daran bezeichnet und die Übergänge zwischen diesen beiden Extremen durch eine sinngemäße Farbenskala wiedergegeben werden.

Diese Flächen — der General braucht für sie die Bezeichnung „Militärische Oasen" — zu bestimmen, die Zu- und die Ausgänge zu oder von ihnen aufzusuchen, die Operationslandschaften zu begrenzen, das zum andauernden Defilieren zwingende Zwischenland zu erörtern und hierdurch die Beurteilung des Kriegsschauplatzes für strategische Zwecke zu erleichtern sei die Aufgabe der Militärgeographie. v. Aster nennt sie daher mit einem etwas drastischen Ausdruck nur „eine Wissenschaft für den höheren Truppenoffizier, keine gemeine Soldaten- und Offizierskost".

Ähnlich abstrakt und für uns heute in seiner Theorie kaum verständlich ist die im Jahre 1839 in deutscher Übersetzung erschienene Schrift des damaligen Lehrers an der Generalstabsakademie in Petersburg, Oberstleutnant v. Jasykow „Versuch einer Theorie der Militärgeographie". Er geht von den Anschauungen des Generals Jomini in dessen „Précis de la guerre" aus und versteigt sich zu der an die An-

schauungen des Ende des 18. Jahrhunderts erinnernden Auffassung: „Die Militärgeographie ist keine beschreibende, sondern eine forschende Wissenschaft, deren Zweck im wesentlichen in der Fixierung des strategischen Wertes ganzer Landstrecken und in der Bestimmung geographisch-strategischer Punkte und Linien liegt.“

Wir schließen mit diesem Rückblick unsere Ausführungen, die dazu dienen sollten, auf eine keineswegs unwichtige Hilfswissenschaft für den Offizier wieder einmal hinzuweisen, die nur in rechter, d. h. lebensvoller Weise behandelt sein will, um ihre Aufgabe als eine nützliche Vorbereitung auf den Krieg zu erfüllen.



England und der Kontinent. II.*)

Im Novemberheft 1909 dieser Zeitschrift wurde die lesenswerte Broschüre Alexander v. Peezs „England und der Kontinent“ besprochen. Der greise Wiener Gelehrte hat vor einiger Zeit dieser Arbeit einen zweiten Teil folgen lassen, auf den hier auch kurz hingewiesen werden soll. Dieser II. Teil, knapp, klar und überzeugend geschrieben wie der erste, ist nur 32 Seiten stark; die Außenseite des Umschlages schmückt eine Karte beider Halbkugeln der Welt, auf denen der riesige Landbesitz des englischen Imperiums in rot, ebenso die im Übergange befindlichen Landflächen schraffiert angelegt sind. Von der gesamten Landoberfläche der Erde, im ganzen 144 Mill. Quadratkilometer, besitzt England 30 Mill. Quadratkilometer. Rechnet man das von England beherrschte Meer hinzu, so kontrolliert Großbritannien vier Fünftel des Erdballes. Mit Recht sagt deshalb Herr v. Peez in seinem Vorwort: „Wenn England sich auf die andere Seite legt, empfindet es die Welt.“ Er weist aber dann weiter auf die lebhaften Bewegungen und Bestrebungen hin, die sich trotz dieser überragenden Stellung seit einiger Zeit im Innern Großbritanniens vollziehen, er will ihren Ursachen, die vornehmlich wirtschaftlicher Art sind, auf den Grund gehen und ihren Zusammenhang mit den Ländern des Kontinents und der übrigen Welt feststellen.

Das erste Kapitel behandelt das Thema „England als Zwischenhändler“. Der Verfasser macht darauf aufmerksam, daß es etwas Unnatürliches an sich habe, wenn England jahrhundertelang das Monopol als Zwischenhändler für ganz Europa beanspruchte, wodurch sich, natürlich auf Kosten anderer Nationen, ihm eine ständig sprudelnde Quelle des Wohlstandes erschlossen habe. „Es liegt nicht in der Natur des Handels, daß dieser Zustand ewig dauern müßte“. Als die Völker nach 1848 anfingen, großen Einfluß auf ihre eigenen Angelegenheiten zu gewinnen, hob sich die Industrie des europäischen Festlandes, man sah sich nach selbständigeren Methoden der Handelsbetätigung um. „Und damit“, so wird wörtlich gesagt, „war die Zeit gekommen, wo man sich in Deutschland und namentlich den Hansestädten fragte, warum denn die überseeischen Waren, wie erschöpft einfallende Zugvögel, erst auf einer fremden Insel absteigen und sich rupfen lassen müßten, während sie doch in kürzerer Zeit und mit geringeren Spesen belastet in die Häfen des Verbrauchslandes gelangen könnten? Jeder Blick auf die Karte zeigt, daß nicht London oder Liverpool, sondern die belgischen, holländischen, hansischen und adriatischen Häfen die größere Eignung zur Versorgung Mitteleuropas mit Waren von Übersee besitzen. Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Emden, Bremen, Hamburg, Triest, Fiume — das sind die natürlichen Stapelplätze für den mitteleuropäischen Handel. Von ihnen stützen sich die belgischen und holländischen Häfen

*) Verlag Borussia, Druck und Verlagsanstalt, Berlin S.W. 11.



auf ein dichtbevölkertes, industriereiches Hinterland, das dank einer sehr entgegenkommenden Zollpolitik des Deutschen Reiches durch die vorzügliche Wasserstraße des Rheinstromes sich bis Mannheim erstreckt; sie sind jedoch durch politische und Zollschranken vom eigentlichen Mitteleuropa getrennt. Emden erwacht durch den Dortmund-Emskanal zu neuem Leben. Bremen ist Weserhafen und pflegt mit erfolgreicher Sorgfalt den Personenverkehr und gewisse Spezialitäten des Welthandels. Von allen diesen Häfen jedoch der mächtigste und zukunftsreichste ist Hamburg, der aus diesem Grunde auch von England mit wenig günstigen Blicken angesehen wird."

Am meisten hat nun bei dieser Umwälzung der wirtschaftlichen Verhältnisse in Europa der englische Handel gelitten. Wenn auch die englische Industrie erheblich durch die festländische Konkurrenz beeinträchtigt wurde, so hat sich dieser Wandel doch so langsam vollzogen, daß sich die britischen Industriellen dem anpassen konnten. Anders liegt es mit dem Handel, bei ihm liegt daher der Schwerpunkt der englischen Agitation, die sich hauptsächlich gegen Deutschland richtet; sie hat ihren Sitz in London.

Mit dieser Gedankenverbindung wird im 2. Abschnitt ein Blick auf die englische Handelspolitik geworfen. Als Ursachen der heutigen englischen Verlegenheiten bezeichnet Herr v. Peez den damaligen „all zu gründlichen, all zu raschen und einseitigen Übergang zum Freihandel", der von seinen Begründern als eine Art Weltreligion aufgefaßt wurde.

Das englische Freihandelssystem erforderte aber, um in vollem Maße wirksam zu werden, daß auch die übrigen Staaten Europas sich in ihn einpaßten. Da sie es auf die Dauer nicht taten und ebenso wie Amerika Schutzzollwälle um sich aufrichteten, in England auch die „gerechte Staatskunst" fehlte, die die notwendige Ergänzung des rechten und echten Freihandels ist, ging der Glaube an die Richtigkeit des Systems selbst bei vielen Engländern verloren, und tastend sucht man nach der schwierigen Lösung des Problems, was an seine Stelle zu setzen ist.

„So gleicht heute England einem Manne, der das eine Ufer des Flusses verlassen hat, ohne sich über eine feste und sichere Landungsstelle am andern Ufern klar zu sein."

Diese Lage klar erkannt zu haben ist Chamberlains Verdienst. Von ihm ging, wie im 3. Abschnitt näher geschildert wird, der bislang unausgeführte Plan aus, an Stelle des Freihandels ein Schutzzollsystem zu setzen, das sowohl nach der Art der zu schützenden Ware als auch nach ihrem Ursprungsland abgestuft sein und so England und seinen großen Siedelungskolonien die Vorteile des geschlossenen Wirtschaftsgebietes gewähren sollte. Aber auch ein Chamberlain konnte das Werk Cobdens, das fast zwei Menschenalter in voller Geltung war, nicht mit einem Federstriche wegwischen, zumal da große Zweifel entstanden, was die Arbeiter Englands und die großen Siedelungskolonien zu solchen Schutzzöllen sagen würden. Herr v. Peez wirft dann eine große Reihe von Fragen auf, die mit Aufgeben des Freihandelsprinzips auftauchen und eine Lösung verlangen würden. Er folgert:

„Daß ein auf solche Weise geschaffenes volkswirtschaftliches Imperium die politische Reibung vermehren wird, ist nicht abzuweisen. Eroberungen Englands galten früher als Vermehrung des Freihandelsgebietes: künftig wird jede Eroberung eine „offene Tür" zuschlagen. Das wird aber nicht bloß Amerikaner und Deutsche interessieren, sondern alle Völker, die mit Export irgend zu tun haben. Repressalien werden nicht ausbleiben. Kurz: die Stimmung der Völker und Regierungen untereinander wird sich nicht bessern und die Rüstungen werden nicht abnehmen."

In dem 5. Abschnitt wird der Rückwirkung der englischen Bestrebungen auf die Politik gedacht. Als England 1846 zum Freihandel überging, verzichtete es auf eine eigentliche Landwirtschaft im Mutterlande. Es verlegte einen stets zu-

nehmenden Teil seiner Ernährung über See. Damit stellte es sich selbst vor die Wahl, „Sicherung seiner Ernährung entweder durch Gewalt oder durch Verständigung; also: entweder Seeherrschaft (Weltherrschaft) oder Weltfriede (Verzicht auf Seeherrschaft)."

Als Konsequenz dieses letzteren Gedankens stellte schon Cobden, bezeichnend genug, 1851 den Antrag auf Verminderung der englischen Flotte und war ein ständiger Gegner Lord Palmerstons, des bewußten Vertreters einer auf Seeherrschaft basierten Gewaltpolitik, die der ursprünglich durchaus friedlichen Idee des Freihandels widersprach. So verlor die Freihandels-Idee außerhalb Englands seine Zugkraft und wuchs sich in England selbst zu einem Gebilde von Halbheit und Widerspruch aus.

Ein Bestandteil des Chamberlainschen Planes war auch, daß England, Deutschland und die Vereinigten Staaten in der Welt wirtschaftlich und politisch zusammenhalten sollten. „Ein Gedanke, dessen Licht jedoch", wie der Verfasser der hier besprochenen Schrift sagt, „in den Finsternissen jener Realpolitik erlosch, die wir 1908/09 in den Balkanwirren als veraltete Kunst mit Bedauern arbeiten sahen."

Herr v. Peez gedenkt in seinen politischen Betrachtungen dann im besondern des mächtigsten Konkurrenten Englands, der Vereinigten Staaten von Amerika. „. . . In der Besorgnis vor der großen Union und ihren Hilfsmitteln wird denn auch in England der Kern der heutigen Weltlage erblickt. Der junge Riese jenseit des Ozeans wächst mächtig heran, er führt eine Stahlstange in der Hand, und schon keimt ihm der Bart des Imperialismus. Früher glaubte ihn England durch Ankauf von Weizen, Fleisch, Baumwolle und Erdöl zu fesseln, heute sieht es aus, als ob Jonathan verstanden hätte, umgekehrt England durch dessen Bedarf an amerikanischen Rohwaren in Fesseln zu schlagen. Die Fabrikate der Vereinigten Staaten dringen nicht nur in Südamerika und Ostasien, sondern, wie Vanderlip sagte, in England und den Siedlungen vor. Englisches Kapital, erschreckt durch den europäischen Kriegslärm, wandert nach den Vereinigten Staaten, welches Land schwere Krisen mit unheimlicher Schnelligkeit überwindet und auch durch die Möglichkeit ostasiatischer Verwicklungen sich nicht braucht beirren zu lassen."

Im Hinblick auf diesen Stand der Dinge wird für Herrn v. Peez das Chamberlainsche Prinzip von der Einigung der drei großen germanischen Wehrstaaten zu gemeinsamem Handeln verständlich. Er gedenkt auch dessen, daß schon Friedrich List ein Bündnis zwischen England und Deutschland empfohlen hat, aber ebenso auch der Tatsache, daß bereits Fürst Bismarck 1880 vergeblich Großbritannien ein solches anbot. Er erwähnt auch in diesem Sinne Napoleons Ausspruch: „So oft ich England umarmen wollte, fühlte ich die Klauen des Leoparden in meinem Rücken." Einstweilen, so schließt er, haben wir mit den bestehenden Bündnissen Englands zu rechnen. Alles andere sind müßige Gedanken.

Hg.



Sprachrohrleitungen an Bord.

Die Deplacementssteigerung unserer Kriegschiffe, die Vervollkommnung ihrer Offensiv- und Defensivwaffen in den letzten Jahren haben auch höhere Anforderungen an die Einrichtungen zur Befehlsübermittlung gestellt. Während man früher bei den kleinen Abmessungen der Schiffe noch mit der bloßen Stimme oder dem einfachen Sprachrohr seine Befehle nach allen Richtungen geben konnte, mußte man später zu neuen Hilfsmitteln greifen, denn das Sprachrohr genügte nicht mehr. An seine Stelle traten rein mechanische und elektrische Befehlsübermittlungsapparate. Wohl

sind in den Schiffen noch Sprachrohre eingebaut, aber sie sind nur noch an weniger wichtigen Stellen vorhanden und dienen teilweise nur als Reserve für die neueren Befehlsübermittlungsapparate; sie sind an die zweite Stelle gekommen. Deshalb ist auch in der Entwicklung der Sprachrohre ein gewisser Stillstand eingetreten; dieselben Ansichten, die man schon vor 15 Jahren über die Anlage von Sprachrohren hatte, gelten auch heute noch. — Man hat sich wohl der Entwicklung der modernen Befehlsübermittlungsapparate zugewandt, die Sprachrohre selbst aber dabei recht stiefmütterlich behandelt.

Es fragt sich nun, ob die Sprachrohre wirklich durch die modernen Befehlsübermittlungsapparate vollkommen ersetzt werden können, erstere also auf unseren neuen Schiffen völlig fehlen können. Die Frage ist mit „nein" zu beantworten. In dem großen Getriebe eines Kriegschiffes, das zu seinem fehlerlosen Gange eine so große Anzahl von Befehlen verschiedener Art erheischt, vermögen wir an vielen Stellen uns nicht ganz auf die modernen Befehlsübermittlungsapparate zu verlassen. Denn entweder können diese infolge ihrer Konstruktion nur eine ganz bestimmte Anzahl von Befehlen weitergeben (Maschinentelegraphen, Steuertelegraphen, Kesseltelegraphen und Artillerietelegraphen), oder sie sind Fernsprecher. Beide Arten von Apparaten sind abhängig von einer elektrischen Kraftquelle, durch deren Versagen sie also wertlos werden. Schon aus diesem Grunde brauchen wir die Sprachrohre als Reserve, da sie bei richtiger Anlage die Möglichkeit des Mißerfolges ausschließen.

Sind aber unsere jetzigen Sprachrohrleitungen in jeder Hinsicht brauchbar? Auch hier ist die Frage mit „nein" zu beantworten! Ich möchte nur daran erinnern, wie schwer es oft bei der Fahrt des Schiffes ist, durch das Sprachrohr im Kommandoturm nach der Maschine Befehle zu erteilen, wie fast unmöglich es manchmal dem Scheinwerferoffizier wird, bei etwas Brise Befehle vom Scheinwerferstand durch das Sprachrohr an die Scheinwerfer weiterzugeben! Die Anlage der Sprachrohre selbst, ihre wenig brauchbaren Mundstücke, die gleichzeitig zum Sprechen und Hören dienen sollen, und vor allem störendes äußeres Geräusch, herrührend vom Gang der Maschine, vom Winde und von dem allgemeinen Schiffsbetriebe, verhindern eine einwandfreie Befehlsübermittlung.

Viel Interessantes bietet daher ein im letzten Septemberheft der »United States Naval Institute Proceedings« erschienener Aufsatz, „Sprachrohre" betitelt. Er stammt aus der Feder des Naval Constructor Elliot Snow, U. S. Navy, und behandelt in eingehender Weise die Versuche und Berichte einer besonderen, zur Erprobung der Sprachrohre eingesetzten Kommission. Seinen Ausführungen liegt teilweise meine Abhandlung zugrunde (die vorkommenden Skizzen sind diesem Aufsatz entnommen).

Theorie des Schalles.

Der Schall entsteht durch einen in Schwingungszustand versetzten Körper. Werden die Stimmbänder des menschlichen Kehlkopfes durch einen hindurchgepreßten Luftstrom in Schwingungen versetzt, so entsteht die Stimme.

Die Verbreitung des Schalles in der Luft geschieht in Form von Longitudinalwellen, die durch wechselseitiges Verdichten und Verdünnen der Luft gebildet werden und sich kugelförmig vom Erschütterungsmittelpunkt ausbreiten.

Treffen Schallwellen das Ohr, so kommt infolge des wachsenden Druckes auf das Trommelfell dieses in Bewegung; die Wirkung wird weiter nach innen auf Organe übertragen und löst hierdurch die Empfindung „Hören" aus.

Die Länge einer Tonwelle ist gleich der Schnelligkeit der Fortpflanzung des Tones in der Luft (nach Régnault etwa 340 m in der Sekunde) dividiert durch die Zahl der Vibrationen in der Sekunde. Die Tonwelle einer männlichen Stimme ist

danach etwa 4 m lang. Natürlich hängt ihre Größe etwas von der Luftdichte ab, der geringe Unterschied kommt aber bei diesen Erörterungen nicht in Betracht.

In Röhren wird die Schallgeschwindigkeit durch den Rohrdurchmesser beeinflußt. Je kleiner der Durchmesser ist, um so geringer ist die Schallgeschwindigkeit. Der Physiker Baille hat 1887 für die Schallgeschwindigkeit in einer Röhre von 6 cm Durchmesser 309 m, in einer Röhre von 5 cm Durchmesser 281 m Schallgeschwindigkeit gefunden.

In einem offenen Raume sind die Tonwellen, wie schon gesagt, kugelförmig. Die Intensität der Welle ist umgekehrt proportional dem Quadrate der Entfernung. Bei zylindrischen Röhren kommt dieses Gesetz nicht in Betracht, da die seitliche Ausbreitung der Tonwelle durch Zurückwerfung von den Rohrwänden verhindert wird. Hier wird der Schall auch auf große Entfernungen ohne merkliche Änderungen oder Verlust an Stärke weitergetragen. Nur in sehr kleinen Röhren oder solchen, die innen rauh sind, macht sich bei Weitergabe eines Tones eine Tonschwächung bemerkbar, wie Versuche ergeben haben.

Ursachen des Verlustes an Tonstärke in einem Sprachrohr:

1. Reibung im Rohre durch Unregelmäßigkeiten im Innern.
2. Nachgiebigkeit des Materials. (Die Rohrwand ist nicht steif genug, beim Durchlaufen der Tonwelle wird sie daher auseinander- und wieder zusammengezogen.)
3. Undichtigkeiten im Rohr.

Die für das Licht aufgestellten Gesetze gelten ebenso für den Schall. Also:

a) Der Rückstrahlungswinkel ist gleich dem Einfallswinkel.

b) Der einfallende Strahl bleibt mit dem zurückgeworfenen Strahl und mit dem Lot in derselben Ebene.

Stark gebogene Flächen rufen akustische Brennpunkte hervor.

Die in diesem Abschnitt angeführten Gesetze sind für die Konstruktion der Sprachrohre, ihrer Hörer und Mundstücke maßgebend.

Für das Sprechen durch ein Sprachrohr selbst gilt folgender Grundsatz: Klar und deutlich sprechen. Lieber leise sprechen, als schreien; denn durch Schreien entstehen Echos und unverständliches Getöse.

Allgemeines über Sprachrohrleitungen.

Sprachrohre haben den Zweck, Befehle auf größere Entfernung weiterzugeben. Die Anforderungen, die man daher an ein Sprachrohr stellen muß, sind: Möglichst deutliches Übertragen von Befehlen auch auf größere Entfernungen, verhältnismäßig geringes Gewicht, geringe Kosten und Haltbarkeit des Materials.

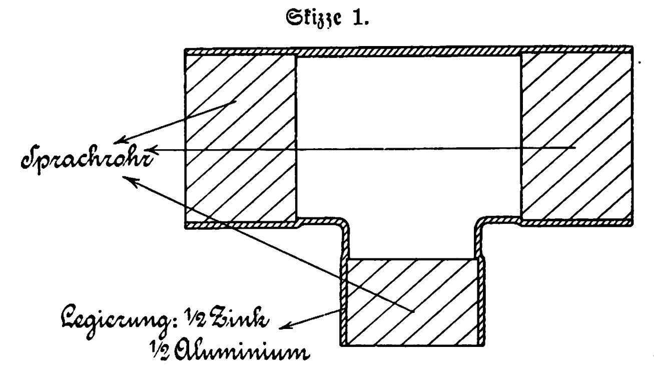
Man unterscheidet: Feste Sprachrohrleitungen, Sprachschläuche, und als Zubehör: Geber und Empfänger.

a) Feste Sprachrohrleitungen.

Material. Unter Berücksichtigung der eben genannten Bedingungen sind an Stelle der früher verwendeten Kupferrohre (ihr Gewicht betrug schon bei einem mittelgroßen älteren Kriegschiff 7000 kg) nahtlose, gezogene Messingrohre von kreisrundem Querschnitt am besten geeignet. Ihre Wanddicke richtet sich nach dem Durchmesser der Rohre. Sie muß so stark sein, daß sich das Rohr nicht zieht oder beim Sprechen vibrieren kann. Ebenso sollen im Inneren Unebenheiten, rauhe Stellen, nicht gut eingefaßte Reinigungsklappen, Wasserhähne vermieden werden, da hierdurch die Intensität der Tonwelle vermindert wird. Als Material für Einsätze bei Abzweigungen von Sprachrohren (siehe Skizze 1 und 2) hat sich als geeignetstes eine Legierung von Zink und Aluminium zu gleichen Teilen ergeben.

Durchmesser des Rohres. Die Größe des Sprachrohrdurchmessers bestimmt gleichzeitig Verwendbarkeit, Kosten und Gewicht einer Sprachrohrleitung. Im allgemeinen galten bisher folgende Regeln über den Sprachrohrdurchmesser: Bei Rohr-

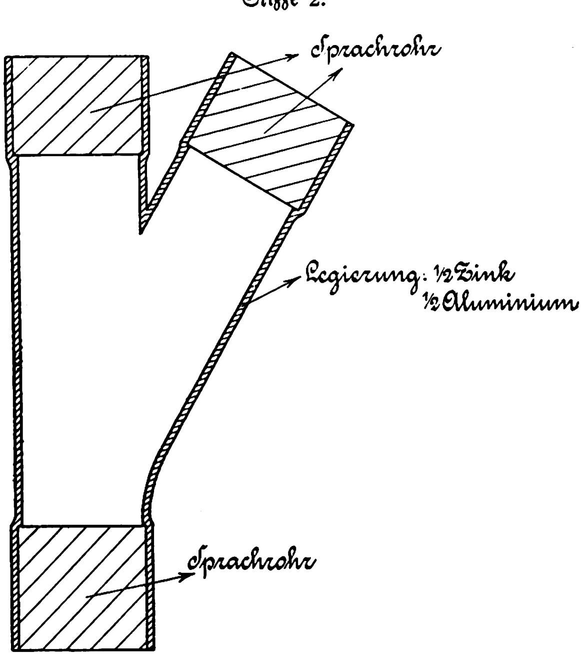
Skizze 1.



länge unter 30 m soll der Durchmesser 3 cm, bei Rohrlängen über 30 m und bei solchen, die durch besonders geräuschvolle Räume gehen, 5 cm betragen.

Snow setzt folgende Werte fest: 4 cm Durchmesser bei 20 m Rohrlänge, 5 cm bei 40 m, 6 cm bei 60 m, 7 cm bei 90 m, 8 cm bei 120 m.


Skizze 2.



Biegungen. Wenn man auch bestrebt ist, Sprachrohre so gerade wie möglich durch das Schiff zu leiten, so lassen sich doch Biegungen nicht vermeiden. Man glaubte früher, daß diese Biegungen den Schall sehr beeinflussen. Die vor einigen Jahren auf der Kaiserlichen Werft Wilhelmshaven wie auch die im Jahre 1908 in den Vereinigten Staaten angestellten Versuche haben klar ergeben, daß solche

Biegungen einen äußerst geringen Einfluß auf die Schallintensität haben. Vorausgesetzt wird hierbei, daß zwischen zwei Biegungen eine gerade Strecke von mindestens 4 m liegt.

Einen weit größeren Nachteil bilden die Biegungen dadurch, daß sie eine Wasseransammlung zulassen. Wasser in einem Sprachrohr kann die Verbindung vollkommen unterbrechen, da die Energie der durchgehenden Tonwellen entweder das ganze Rohr in Vibration bringen oder die Wassermassen in Bewegung setzen müßte. Dazu ist aber die Intensität zu gering. Man sucht zwar durch Entwässerungsschrauben den Fehler zu heben; aber erstens bedarf es der größten Aufmerksamkeit, die Sprachrohre täglich durch Öffnen der Hähne rein zu halten, dann aber auch ist der Einbau solcher Schrauben für die Schallfortpflanzung schädlich. Die Schrauben sind oft nicht ganz luftdicht und unterbrechen außerdem die notwendige innere Glätte der Rohre.

Führung der Sprachrohre durch Schotten. Sprachrohre durch Schotten zu führen, die in direkter Verbindung mit arbeitenden Maschinen stehen, ist nicht ratsam, da die Schotten die Vibration auf das Sprachrohr übertragen. Wenn nicht anders angängig, sollen dann die Sprachrohre stark durch Filz gegen die Schottwand isoliert werden. In wasserdichten Schotten werden besondere Stopfbuchsen zur Aufnahme der Sprachrohre eingesetzt.

Die frühere Annahme, daß ein bloßes Geräusch auf ein Sprachrohr nachteiligen Einfluß haben könnte, ist unrichtig; denn die Tonwellen einer arbeitenden Maschine z. B. sind kleiner als die einer männlichen Stimme, werden also von letzterer verschlungen. Daher ist die Isolierung von Sprachrohren in geräuschvollen Räumen überflüssig. Dasselbe gilt von den Hängern. Vorausgesetzt ist aber immer hierbei, daß die Maschine nicht in direkter Verbindung mit dem Sprachrohr steht.

Über Verwendung von geeigneten Hörern in solchen geräuschvollen Räumen siehe weiter unten.

Für den Fall, daß Sprachrohre durch Kohlenbunker geführt werden, empfiehlt sich als dauerhaftestes Material emaillierte Eisenrohre von gleichem Durchmesser wie die Messingrohre.

Zweigrohre. Um die Zahl der Sprachrohre möglichst einzuschränken, wird das Hauptsprachrohr mit Zweigrohren versehen. Die Enden, die augenblicklich nicht in Gebrauch sind, werden mit Holzstöpseln geschlossen. Versuche mit Zweigrohren von der Form, wie Skizze 1 und 2 zeigen, haben ergeben, daß keinerlei Verlust an Schallintensität durch sie entsteht.

Anrufvorrichtungen. Als solche werden Trillerpfeifen verwendet, die, mit Klappen versehen, in die beiden Enden des Sprachrohres eingesetzt werden. Die Klappen fliegen beim Einblasen auf und zeigen, wo der Anruf erfolgt ist. Anrufvorrichtungen sind nur für Sprachrohre notwendig, die für Friedenszwecke dienen. In allen anderen Fällen würden diese Vorrichtungen nur unnötig Geld kosten und oft auch eine schnelle Verständigung erschweren. Solche Sprachrohre werden im Gebrauchsfalle immer von Personal besetzt sein.

b) Sprachschläuche. (Verbindung zwischen Sprachschlauch und Sprachrohr siehe Skizze 3.)

Sprachschläuche dienen

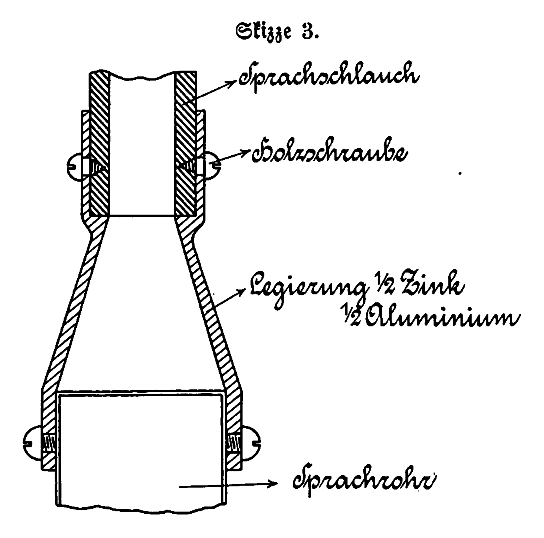
1. als Abschluß von festen Sprachrohren,
2. als Reserve für unbrauchbar gewordene feste Sprachrohrteile,
3. als fliegende Befehlsanlage. (In den Vereinigten Staaten bei der Torpedobootsabwehr im Versuch.)

Anforderungen an gute Sprachschläuche sind:

a) Gute Befehlsübertragung;
b) Keine Neigung zur Kinkenbildung;
c) Wasserdichtigkeit und Haltbarkeit;
d. Geringes Gewicht und geringe Kosten.

Material. Sprachschläuche werden entweder aus spiralförmigem Messingdraht mit Gummieinlage oder aus einem Baumwollgewebe mit Gummiüberzug hergestellt. Erstere Art wird augenblicklich in der englischen Marine versucht. Sie hat den Vorteil, daß sie haltbar und innen sehr glatt ist, keine Feuchtigkeit anzieht und keine Kinken bildet. Ihr Nachteil besteht in großem Gewicht, mangelhafter Beweglichkeit und Neigung zur Rostbildung. Snow empfiehlt daher eine Art Gartenschläuche, und zwar für verschiedene Zwecke auch verschieden gearbeitete Schläuche.

Skizze 3.



1. Für Sprachrohre an den Geschützen (Kasemattgeschützen) in Verbindung mit festen Sprachrohren empfiehlt er als Material: Neunfach gewickelten Baumwollstoff mit Gummiüberzug. Äußerer Durchmesser 3,8 cm, innerer Gummiüberzug 1,5 mm, äußerer Gummiüberzug 0,8 mm, innerer Durchmesser 2,5 mm. Zur Konservierung ist dem Gummi etwas Antimon zugesetzt.

2. Als fliegende Befehlsanlage wird dasselbe Material, wie eben genannt, verwendet. An Stelle der neunfachen Wickelung tritt zum Zwecke größerer Haltbarkeit eine dreizehnfache Wickelung von Baumwollstoff. Die Dicke der Schlauchwand beträgt 9 mm, der äußere Durchmesser ist 6,8 cm, innerer Durchmesser 5 cm. Zur besseren Beweglichkeit erhält diese Befehlsanlage alle 15 m besondere Kuppelungen.

Ob diese fliegende Befehlsanlage in der amerikanischen Marine wirklich eingeführt wird, erscheint mir recht fraglich, da der dicke, schwere Schlauch wenig Handlichkeit besitzt.

c) Geber und Empfänger.

Die Hauptursachen des mangelhaften Funktionierens von Sprachrohrleitungen sind die Geber- und Empfangseinrichtungen. Man gebraucht im allgemeinen sowohl zum Sprechen wie auch zum Hören kreisrunde, konisch zulaufende Schalltrichter. Ihr größter Durchmesser ist meist nur wenig größer als der des Sprachrohres selbst und

deshalb zum Sprechen und Hören unzulänglich; denn beim Sprechen gelangt infolge der Form des Mundstückes nur ein Teil der Tonwellen in das Sprachrohr, beim Hören aber werden die ankommenden Tonwellen von äußerem Geräusch verschlungen.

Die genannte Kommission hat gerade diesen Teilen der Sprachrohre eine besondere Aufmerksamkeit zugewendet und eine außerordentlich große Anzahl von Versuchen mit Apparaten verschiedenster Form angestellt. Die geeignetsten von ihnen werden im Folgenden kurz angeführt.

a) Geber. Wie schon oben erwähnt, wird ein Geräusch in der Nähe des Sprachrohres auf die Tonwellen der männlichen Stimme keinen Einfluß haben. Bei der Konstruktion eines guten Gebers kommt es also hauptsächlich darauf an, die Tonwelle der Stimme möglichst ganz in das Rohr hineinzubringen und nicht einen Teil von ihr in den freien Raum sich verflüchtigen zu lassen. Da ja nach dem Gesetz des Schalles ein Schall sich kugelförmig vom Erschütterungsmittelpunkt, also hier dem Munde, nach allen Seiten hin fortsetzt, wird man dementsprechend und passend für die Form des Mundes ein Gehäuse brauchen, das möglichst alle Tonwellen auffängt und in das Sprachrohr weiterleitet. Am besten dazu ist ein Mundstück von parabolischer Form geeignet, wie es an dem Megaphon verwendet wird.

b) Empfänger. Mundstücke, wie sie eben beschrieben sind, können als Hörer nur ausnahmsweise bei sehr kurzen Sprachrohrleitungen von großem Durchmesser gebraucht werden. In geräuschvollen Räumen würden diese, als Hörer verwendet, nutzlos sein. Die ankommenden Schallwellen, in dieser Form vom Ohr aufgenommen, werden sich mit dem Geräusch vermengen, der Befehl ist undeutlich, wenn nicht gar unverständlich. Snow führt eine Reihe von verbesserten Hörern an, die unter verschiedenen Verhältnissen zu gebrauchen sind:

1. Als einfachsten einen Schalltrichter nach Art des Megaphons. Er ist überall leicht anzubringen, verursacht wenig Kosten, kann aber zum Sprechen kaum verwendet werden.

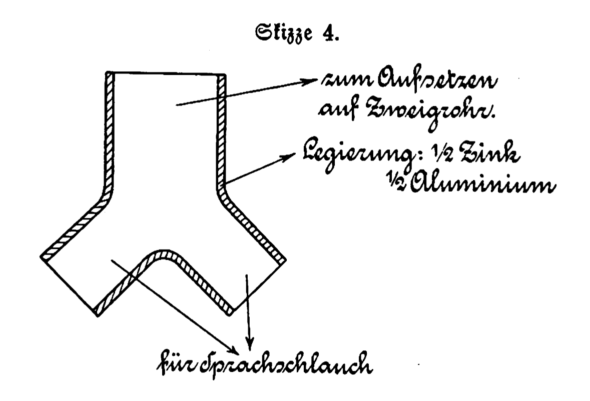
2. Windguard. Sie sollen besonders für Rudergänger zum Empfang von Befehlen vom Regelkompaß usw. dienen. Es sind kleine, viereckige, über dem Steuerrad angebrachte Holzkästchen aus Fichtenholz und mit Filz isoliert. Unten sind sie offen, so daß der Rudergänger seinen Kopf hineinstecken kann. Die Vorderwand enthält ein Glasfenster. Das Sprachrohr wird von oben in den Kasten hineingeführt und endigt hier in Form eines Megaphons.

3. Booths. Verschläge von Fichtenholz, mit Filz isoliert, ähnelnd den Fernsprechzellen. Sie sollen hauptsächlich im Maschinenraum, Dynamomaschinenraum nnd Ruderraum aufgestellt werden. Auch hier endet das Sprachrohr innerhalb der Zelle.

4. Non transmitting headpiece receivers. (Siehe Skizze 4.) Ein Rohrstutzen, von dem sich zwei kurze Rohre zur Aufnahme von Sprachschläuchen abzweigen. Jeder Sprachschlauch endigt wiederum in einem kurzen, rechtwinkelig gebogenen Rohr, das an seinem Ende die aus Gummi gefertigten Ohrmuscheln trägt. Die beiden Hörer sind mit einer Kappe verbunden, so daß sie beim Aufsetzen immer an dem Ohr des Befehlsübermittlers liegen. Der Rohrstutzen wird auf ein Zweigrohr kurz unter dem Mundstück des Sprachrohres aufgesetzt, so daß der Befehlsübermittler zugleich hören und sprechen kann. Als Material für die beiden Schläuche wird empfohlen: Baumwollzeug in dreifacher Wickelung mit Gummi überzogen. Dicke der Wände 3 mm, ganzer Durchmesser 2,5 cm, Länge zwischen Ohrmuschel und Einsatzstück für das Sprachrohr 35 cm. Die Ohrmuschel selbst soll nicht rund, sondern möglichst der Form des Ohres angepaßt sein. (Siehe Skizze 4 und 5.)

5. Portable receivers. Von derselben Art wie unter 4., mit nur einem Hörer. Er wird ebenso auf einem Zweigrohr unter dem Mundstück aufgesetzt und eignet sich am besten zur Verwendung an Sprachrohren, die nur vorübergehend gebraucht werden, z. B. vom Kommandoturm nach der Maschine.

Skizze 4.



Skizze 5.

Skizze 6.

6. S-Transmitter. (Siehe Skizze 6.) Ein sich nach oben zu einem Sprachrohrmundstück erweiternder Rohrstutzen. Links und rechts trägt er kleine Rohransätze; auf ihnen werden Gummisprachschläuche aufgesetzt, die zu den Hörern führen. Diese, nach dem Prinzip des Stethoskops konstruiert, gleichen ebenso wie ihre Befestigungsart den in der Funkentelegraphie gebräuchlichen. Die S-Transmitter eignen sich sehr zur Verwendung bei Sprachschläuchen.

Schlußwort.

Wenn auch das Vorstehende in Beziehung auf die Sprachrohre selbst hauptsächlich nur eine Zusammenfassung von dem bedeutet, was bei uns schon durch Versuche früher festgestellt ist, so bieten doch besonders die Ausführungen über Geber und Empfänger recht viel Neues und fordern uns zu weiteren Versuchen in dieser Richtung auf.

Kurth.



Die „Mutter“ der britischen Blaujacken.

Eins der ersten Signale, die Admiral v. Köster nach dem Ankern im Plymouth-Sund im Sommer 1904 an seine Flotte erließ, lautete: „Miß Weston ladet die Besatzung der Flotte herzlich ein, beim Landgange das »Royal Sailors Rest« als ihr Heim zu betrachten.“ Daß diese Einladung keine leere Förmlichkeit war, das haben die Hunderte von Maaten und Matrosen dankbar empfunden, die in den in Flaggenparade prangenden stattlichen Gebäuden herzliche Aufnahme, freigiebige Bewirtung und edle Unterhaltung fanden. Und lange vor ihnen, ehe wir deutsche Seemannsheime kannten, sind unsere Seeleute die gern gesehenen Gäste in den großartigen Schöpfungen der „Mutter“ der britischen Blaujacken gewesen, an denen wir am meisten bewundern, daß sie das Werk zweier Damen sind. Ihrem vorbildlichen Wirken für das Wohl der Matrosen verdanken wir die Anregung zur Gründung der Seemannsheime in unseren Kriegshäfen und der erfreulich sich vermehrenden deutschen Seemannsheime in unseren und in ausländischen Handelshäfen. Eine kurze Schilderung des Lebensganges und des Lebenswerkes ihrer Begründerin, Miß Agnes Weston, an der Hand ihrer eben erschienenen Selbstbiographie*) an dieser Stelle ist dafür nur ein kleiner Tribut der Dankbarkeit.

Auf der „Ankerwache“, d. h. in einer kurzen Erholungspause ihres arbeitsvollen Lebens, schrieb Miß Weston diese Erinnerungen auf Bitten ihrer Freunde nieder, und es dünkt ihr reicher Lohn, wenn sie jemand aufrütteln sollten zur Arbeit zu Gottes Ehre und zum Besten anderer.

Das ist der Leitgedanke des Lebens dieser seltenen Frau: Arbeit zur Ehre Gottes und zum Besten des Nächsten. Diesem Gedanken hat sie ihre bedeutenden geistigen Fähigkeiten, ihre erstaunliche Willenskraft, die so wunderbar mit echt weiblicher Mütterlichkeit gepaart ist, ihre körperlichen und seelischen Kräfte ohne Vorbehalt geweiht; getragen von einem felsenfesten kindlichen Glauben, dem eine sichere Menschenkenntnis und ein scharfer Blick für die praktischen Forderungen zur Seite stehen, hat sie in allen Widrigkeiten und Anfeindungen den Mut nicht sinken lassen, und angesichts des Guten, das sie erreicht, bekennt sie demütig: „Nicht ich, sondern Gott ist's, der durch mich wirkt!“

Agnes Weston ist am 26. März 1840 in London geboren, steht also im 71. Lebensjahre. Sie entstammt einer adligen Familie, die mit den Normannen nach England gekommen ist. Ihr Vater, der in Cambridge studiert hatte, widmete sich privaten wissenschaftlichen Forschungen, namentlich der Astronomie und Geologie, bei denen Agnes ihm verständnisvoll zur Seite stand. Ihre Mutter war die Tochter eines sehr angesehenen Richters Bayly. Beide Eltern waren überzeugte Christen und bemüht, ihren Glauben auf die Kinder zu übertragen, denen sie die beste Erziehung zuteil werden ließen.

*) Agnes Weston: »My life among the bluejackets«. — London 1909. James Nisbet & Co. Gebd. 6 s.



Agnes verlebte eine glückliche, nur durch den Tod eines fünfjährigen Bruders getrübte Kindheit in Bath. Sie stellt sich selbst das Zeugnis einer durchaus nicht guten Schülerin aus, die sich lieber mit einigen Genossinnen unter dem Vorwande des Botanisierens in Feld und Wald austobte, als daß sie die Schulbank drückte.

Bald nach der Konfirmation wurde Agnes durch das Lesen theologisch-kritischer Schriften in ihrem Glauben unsicher und durchlebte eine Zeit schwerer innerer Kämpfe, deren Folgen sich auch an ihrer Gesundheit zeigten. Jedoch gab ihr die Anteilnahme an den astronomischen Beobachtungen ihres Vaters, der sich inzwischen ein Haus mit Observatorium auf Landsdowne gebaut hatte, die Überzeugung wieder, „daß hinter allem Erschaffenen ein Gott stehen müsse".

Jetzt machte sie auch ihre ersten Erfahrungen als Sonntagsschullehrerin. Hier muß sich ihre angeborene Erziehungsgabe, ihr frisches, anregendes Wesen, ihr festes, bestimmtes Auftreten von vornherein geltend gemacht haben, da ihr sehr bald die am schwersten zu behandelnden Knaben anvertraut wurden. „Ich hatte diese ungezogenen Bengels sehr gern, und schließlich hatte ich eine Klasse, die ich gegen keine andere vertauscht haben würde." Agnes hatte sich inzwischen durch ihre Zweifel hindurchgerungen zu der Überzeugung, daß Gott sie für eine bestimmte Lebensaufgabe vorbereite; sie nahm daher gern die gebotene Gelegenheit zu Krankenbesuchen in Krankenhäusern an. Sie hatte es erreicht, daß ihre nun erwachsenen ehemaligen Sonntagsschüler auch fernerhin ihre Lehre nicht entbehren wollten und immer neue Zuhörer ihr zuführten. Hierbei trat Agnes auch für die Enthaltsamkeit von geistigen Getränken ein.

So vorbereitet, eröffnete sie in Bath während der Übungszeit eines Milizregiments mit Unterstützung eines Pfarrers ein Soldatenheim mit Lesezimmer, abendlichen Unterhaltungen (natürlich ohne Alkoholgenuß) und Missionsversammlungen. Nach Zeugnis der Vorgesetzten übte das Soldatenheim einen sehr günstigen Einfluß auf die Soldaten und ihre militärischen Leistungen aus. In der Folge blieb Agnes mit diesem und jenem Soldaten in schriftlichem Verkehr, und so wurde es ihr leicht, der Aufforderung des »Carus Wilson soldier work« nachzukommen, allmonatlich an bestimmte Soldaten einen Brief zu schreiben und geeigneten Lesestoff zu senden.

Diese monatlichen Briefe, die Miß Weston all die Jahre hindurch seit 1865 stets selbst schrieb und schreibt und die vor allem religiösen Inhalts sind, bildeten auch die Brücke, die sie zum Wirken in der Flotte führen sollte.

Das Jahr 1868 brachte Miß Weston den ersten Freund in der Marine, einen Krankenwärter auf einem Truppenschiff, dem ein Soldat des eingeschifften Truppenteils einen Westonschen Monatsbrief zu lesen gab. Dieser bat direkt um Briefe, teilte dann Adressen von Seeleuten mit, die das gleiche Verlangen trugen, und so dehnte sich die Missionsarbeit Miß Westons immer weiter in der Marine aus. Sie selbst bemerkt, daß im 20. Jahrhundert das Briefschreiben vermutlich der letzte Weg ist, auf dem man Gottes Wort in die Flotte tragen könne; vor rund 40 Jahren, als die Kunst des Schreibens in den Kreisen, aus denen die Seeleute stammten, noch wenig verbreitet, die Postverbindungen viel seltener und langsamer, die Reisen der Kriegschiffe viel länger und die Indiensthaltungen im Auslande von längerer Dauer waren, konnte der Monatsbrief ganz anders wirken als heute, da er meist das einzige Zeichen dafür war, daß jemand in der Heimat des fernen Seemanns dachte. Es liegen ihr aber auch aus neuester Zeit so viele Zeugnisse vor, daß die Briefe noch nicht zu entbehren sind, daß sie diese Arbeit fortführen will, bis sie nicht mehr nötig ist.

1871 unternahm Miß Weston ihre erste Reise ins Ausland; 1872 sah sie in Bath zum ersten Male ihre spätere Mitarbeiterin, Miß Wintz, in einem Vortrage, „jung, schön, goldhaarig, ein Bild von Gesundheit und Kraft", ohne jedoch

ihr bekannt zu werden, obwohl sie mehr an die ihr unbekannte Besucherin als an die prophetischen Auseinandersetzungen der Vortragenden dachte.

Anfang 1873 wollte Miß Weston auf dringende Einladung der Briefempfänger nach Plymouth reisen, um persönlich zu ihnen zu sprechen. Da erhielt sie eine Einladung einer Unbekannten, während ihres dortigen Aufenthaltes bei ihrer Mutter zu wohnen. Zu ihrer freudigen Überraschung erkannte sie in der Tochter die Fremde von Bath. „Wir wurden sofort Freundinnen und sind es seitdem stets geblieben, nachdem 36 Jahre über unsere Häupter dahingegangen sind."

Wenn ich so lange bei dem Werdegang der „Mutter der britischen Blaujacken" geweilt habe, so geschah es, weil aus diesem und aus ihrem Charakter allein sich ihr Einfluß auf die Seeleute und der Erfolg ihres Wirkens erkennen und verstehen läßt, denn Miß Wintz's Begabung liegt auf anderem Felde: „planen", organisieren, ausrüsten", und auf diesem ist sie tätig; jede der beiden Damen hat ihren bestimmten Wirkungskreis. So ergänzen sich die beiden Freundinnen, die 1898 ihre „Silberhochzeit" feiern konnten, auf das beste, so daß der verstorbene Herzog Alfred von Edinburg (Herzog von Koburg) bewundernd Miß Weston beglückwünschen konnte: „Es ist herrlich, daß zwei Frauen 25 Jahre in einem Boot gepullt haben, ohne daß es gestrandet ist."

So hatte Miß Weston denn ihre Lebensaufgabe gefunden, und sie faßte sie, nachdem ihre Eltern ihre Zustimmung gegeben, mit Überlegung an. Von der richtigen Ansicht ausgehend, daß eine Besserung der Verhältnisse nur durch bessere Erziehung der Jugend gesichert werden könne, begann sie ihre Arbeit an den Schiffsjungen, die sie in der Küche der Frau Wintz um sich versammelte. Im Jahre 1873 hielt sie ihre erste Ansprache an Bord des Schiffsjungenschulschiffs „Impregnable" mit dem Erfolg, daß 250 Schiffsjungen die Enthaltsamkeitsverpflichtung unterzeichneten. Hiermit wurde die Temperenzbewegung in die Flotte eingeführt, die schon im ersten Jahre 1700 Anhänger fand. Das Jahr 1874 brachte die Gründung des ersten Seemannsheims in Devonport. Eine Abordnung des Kanonenbootes „Dryad" richtete an Miß Weston die Bitte, ein alkoholfreies Gasthaus für die Matrosen zu eröffnen und zu leiten. Nach reiflicher Überlegung gingen die beiden Freundinnen ans Werk; ein nahe dem Werftausgang in der Fore Street, mitten zwischen Seemannsschänken gelegenes Haus wurde gemietet, mit Hilfe der von allen Seiten auf die Aufforderung hin gespendeten Mittel zweckentsprechend eingerichtet, auch mit Schlafkabinen ausgestattet. Die beiden Leiterinnen wohnten im Hause selbst, in gesundheitlich wenig geeigneten Räumen und in einer Umgebung, die von Ladies sonst nicht aufgesucht wurde. 1875 konnte das Haus gekauft und gänzlich umgebaut, 1876 in seiner neuen Gestalt eröffnet werden. Für die Buchführung und den rechnerischen Nachweis der von allen Seiten reichlich zuströmenden Mittel wurde eine geeignete Kraft gewonnen, die noch heute diese wichtige Stellung innehat.

1878 begann Miß Weston ihre segensreiche Tätigkeit auch in Portsmouth, wo das Seemannsheim zunächst in einer Konzerthalle eröffnet wurde. Bald konnte ein Grundstück am Commercial Road erworben, ein Neubau errichtet und im Juni 1881 seiner Bestimmung übergeben werden.

Diese Gründungen riefen natürlich den lebhaftesten Widerstand der in ihrem Erwerb geschädigten Besitzer der Matrosenkneipen hervor, die auf alle Weise das gute Werk zu stören suchten und dabei nicht verschmähten, die abscheulichsten Verleumdungen gegen die beiden Leiterinnen in die Welt zu setzen, die völlig selbstlos, ohne jede Entschädigung arbeiteten und ihrerseits auch Geld beisteuerten. Zu der Arbeitslast der Einrichtung und Unterhaltung der Heime kamen noch die ständigen Reisen im ganzen Lande, um in Vorträgen Freunde und Helfer für das Werk zu gewinnen und die erforderlichen Geldbeträge zusammenzubringen.

Die Heime mußten von Jahr zu Jahr vergrößert werden; einige Jahre lang wurden solche auch in Portland und Sheerneß unterhalten, jedoch wieder aufgegeben, da sie neben den beiden großen in Devonport und Portsmouth nicht genügend beaufsichtigt werden konnten; später wurde noch ein kleineres Heim in Keyham bei Devonport gegründet.

Im ganzen haben gekostet die Seemannsheime in Portsmouth 140 000 £, in Devonport 120 000 £, in Keyham 8000 £, die allein durch Miß Weston und Miß Wintz zusammengebracht sind; die beiden ersten Heime haben zusammen über 1400 Betten. Jedes der beiden großen Heime besteht aus zwei Abteilungen, die miteinander zusammenhängen: die „Halle“ für die Bibelklassen, die Versammlungen der Seemannsfrauen und -kinder, die Temperenz- und sonstigen sozialen Vereinigungen, und das „Institut“ mit Erfrischungsräumen, Schlafräumen, Bädern, Rauch-, Speise-, Lese-, Billard- usw. Zimmern.

Miß Wintz leitet den gesamten Wirtschaftsbetrieb, dem in jedem Heim eine Dame vorsteht. Auch hier vollzieht sich der Betrieb in Abteilungen: Küche, Vorräte, Schlafzimmer; Restaurant, Wächter-, Maschinenpersonal. In jeder Abteilung wird in Tag- und Nachtschichten gearbeitet, da die Heime Tag und Nacht geöffnet sind. Jeder der etwa 200 Angestellten hat so für gewöhnlich etwa 8 bis 10 Arbeitsstunden und, soweit möglich, Sonntags den halben Tag frei. Die Einnahmen werden durch Registrierkassen kontrolliert und jeden Tag zur Bank abgeführt; jeder Angestellte, vom Leiter ab, hat täglich, wöchentlich, monatlich abzurechnen; allmonatlich werden die Bestände an Waren usw. aufgenommen.

Die Heime erhalten sich aus ihren eigenen Einnahmen. Im ganzen sind bis jetzt nahezu 1 Million £ Miß Weston zu ihrem Werke beigesteuert.

Jährlich übernachten in den Heimen rund 298 092 Personen, im Jahre 1908 sogar 352 384; sie erhalten im Einschreiberaum gegen Erlegung eines Sixpence eine Karte; sind alle Betten vergeben, so werden auf allen möglichen Gelegenheiten noch Schlafstätten bereitet. Am Haupturlaubstage, Sonnabend, ist naturgemäß der Andrang am größten; an diesem Tage dürfen auch Frauen, Kinder und Freunde der Seeleute eingeführt werden.

Neben dieser Arbeit ging und geht ununterbrochen das Werben für die Royal Naval Temperance Society, der 1895 ein Verein enthaltsamer Seemannsfrauen mit rund 1200 Mitgliedern angegliedert wurde, die Royal Navy Christian Union, ebenfalls mit Frauenabteilung, die mit der Royal Navy Temperence Society zusammen 25 000 Mitglieder hat, und die 1885 gegründeten Royal Navy Purity Society, das Schreiben der „Monatsbriefe“ und des von Miß Wintz redigierten Temperenzblattes »Ashore and afloat«, die in rund 225 000 Abdrücken jährlich versandt werden. Für alle diese Arbeiten fand Miß Weston freiwillige Helfer unter den Seeleuten an Bord und gleichgesinnten Damen an Land, aber sie selbst ist die Seele des Ganzen.

Ihre Tätigkeit endet aber nicht hier schon, die wirtschaftliche Fürsorge bildet ein weiteres Gebiet. Schon ganz zu Anfang ihrer Tätigkeit wurde Miß Weston von den Matrosen gebeten, die an Bord nicht gezahlte Hälfte ihres Soldes auf die sogenannten Half-pay-Anweisungen hin monatlich abzuheben und in die Sparkasse zu zahlen. Dies nahm einen solchen Umfang an, daß monatlich rund 1600 £ durch ihre Kasse gingen, bis ihren Vorstellungen bei der Admiralität die Einrichtung von Werft- und Schiffssparkassen folgte.

Naturgemäß wurde ihre Fürsorge von den ins Ausland gehenden verheirateten Seeleuten auf ihre daheim bleibenden Frauen und Kinder gelenkt. Montag Nachmittag ist die Versammlung der Frauen in den Seemannsheimen, die mit Gebet und Gesang beginnen und der Arbeit der verschiedenen Vereine gewidmet sind. Die mitgebrachten Säuglinge dürfen mit in den Versammlungsraum genommen werden, wäh-

rend die älteren Kinder in einem besonderen Raum, der mit Betten, Spielzeug und Matratzen zum Kriechen ausgestattet ist, in die Hut erfahrener Kinderpflegerinnen gegeben werden. Für ältere Knaben und Mädchen sind besondere Kurse in Unterricht, Spiel, Sport und Krankenpflege eingerichtet.

So sehen wir Miß Weston alle Zweige sozialer und religiöser Fürsorge für die aktiven Mannschaften der englischen Flotte üben, aber auch der als dienstunbrauchbar vor Ableistung der zum Pensionsbezug berechtigenden Dienstzeit Entlassenen nimmt sie sich so lange an, bis sie Arbeit erlangt haben.

Daß sie bei Unglücksfällen der Marine, die mit Menschenverlust verbunden sind, mit den verfügbaren Mitteln bei den Hinterbliebenen helfend eingreift, ebenso, daß sie die im Felde Stehenden mit Liebesgaben versorgt, erscheint hiernach selbstverständlich.

Nachdem das anfängliche Mißtrauen der Kommandostellen gegen die Ansprachen an Bord gewichen war, ist dem Werke Miß Westons von den Marinebefehlshabern kein Stein in den Weg gelegt worden. An äußeren Anerkennungen hat es ihr nicht gefehlt; weiland Königin Victoria empfing sie in Audienz und gewährte den Sailors' Rests den Ehrentitel Royal; unsere Kaiserin Friedrich besuchte 1887 und 1898 das Seemannsheim in Portsmouth und beehrte Miß Weston durch ihre Freundschaft; beide Königlichen Witwen stifteten Kammern im Seemannsheim, desgleichen das regierende Königspaar und unser Prinz Heinrich, der bei seinem Besuch 1908 sagte: »In my opinion this is a truly Imperial work«, und dem und dessen hoher Gemahlin wir die Seemannsheime für unsere Marine danken. Im Auftrage Seiner Majestät des Kaisers besuchte 1907 Kontreadmiral v. Ingenohl Miß Weston; die juristische Fakultät der Universität Glasgow verlieh ihr 1901 den Ehrendoktortitel, der hiermit überhaupt zum ersten Male an Damen verliehen wurde. Abgesandte der hauptsächlichsten Marinen unterrichteten sich über die Einrichtungen der Heime.

Wie ihre Arbeit von den englischen Blaujacken geschätzt wird, sagt der Ehrentitel „Mutter", den sie ihrer »naval mother« gaben, von der sie mit Recht sagen: »she's got a motherly face«, und die erklärt: „Ich sehe den Matrosen als meinen Freund an, einfach, weil er in der Marine ist; ich bin nur zu froh, ihm helfen zu können, soweit es in meiner Macht steht, und ich kann nur Gutes von ihm sagen."

Meuß, Kapitän zur See z. D.,
Oberbibliothekar des Reichs-Marine-Amts.



Aufbewahren von Steinkohlen unter Wasser.

Ein altes Problem, und zwar das der Erhaltung der den Steinkohlen ursprünglich innewohnenden Heizkraft beginnt neuerdings wiederum die Aufmerksamkeit der beteiligten Kreise auf sich zu ziehen.

Die großen Bergarbeiterausstände mit ihren unheilvollen Folgen zwingen dazu, in Zukunft umfangreiche Bestände von Kohlen auf Vorrat zu halten. Im besonderen sind hierbei diejenigen großen Betriebe beteiligt, deren Lebensbedingungen in der ungehinderten gleichmäßigen Zufuhr billiger Brennmaterialien wurzeln, also die Gas- und Elektrizitätswerke, die ausgedehnten maschinentechnischen Etablissements, die Eisenbahnen und nicht zum wenigsten auch die Kriegs- und Handelsmarinen. Alle diese Unternehmungen haben ein Interesse daran, etwaigen Minderförderungen auf Monate hinaus mit Ruhe entgegensehen zu können, d. h. also, Kohlen in großen Mengen aufzuspeichern.



Nun ist bekannt, daß Kohle, die an der Luft lagert, durch eine Reihe chemischer und physikalischer Prozesse, die gemeinhin unter dem Namen Verwitterung zusammengefaßt werden, an Heizwert verliert. Nicht allgemein dürfte indessen bekannt sein, daß dieser Verlust 10 bis 15 Prozent, unter ungünstigen Umständen bei besonderen Kohlensorten sogar 30 bis 50 Prozent betragen kann. Die Anhäufung großer Kohlenlager kann also unter Umständen bedeutende Kapitalverluste im Gefolge haben. Besonders kommt hier englische und amerikanische Kohle in Betracht, so daß auch die Fachzeitschriften der genannten Länder sich neuerdings wieder ernstlicher mit der Frage beschäftigen. Im Nachstehenden sind ihre Veröffentlichungen zum Teil benutzt.

Man beginnt wieder, nach Mitteln und Wegen zu suchen, die genannten Verluste nach Möglichkeit einzuschränken, die Bedingungen des Verwitterungsprozesses eingehender zu studieren und, wo angängig, zu beseitigen.

Kohlen, und besonders ungeschützt liegende, sind ein vergängliches Material, sie lassen dauernd Gas entweichen, was eine ständige Bunkerlüftung an Bord der Schiffe notwendig macht. Ihre Heizkraft ist veränderlich, bei englischen und amerikanischen in stärkerem Maße als bei westfälischen. Jüngere Kohle, bituminöse und halbbituminöse mit ihrem relativ hohen Gehalt an flüchtigen Bestandteilen, leiden stärker als die schweren Anthrazitarten, bei denen die flüchtigen Gase in geringerer Menge vorhanden sind.

Wie Versuche bewiesen haben, findet das Entweichen brennbarer Gase am stärksten in den ersten 2 bis 3 Wochen nach dem Herausbrechen aus dem Flöz statt, merklich geringer wird es erst nach Verlauf einiger Monate. Befördert wird das Entweichen durch Erwärmung und durch zeitweiligen Zutritt von Feuchtigkeit. Erwärmung aus dem Innern heraus ist die schädlichste, und gerade die findet immer statt, wenn Kohle in großen Haufen lagert.

Indessen sind es die Gasverluste nicht allein, die den Wert der Kohle verringern, nicht weniger schädlich ist die durch das Entweichen der Gase und durch die Oxydation entstehende Veränderung der Struktur. Auch nach dieser Seite hin muß die Wirkung der Verwitterung betrachtet werden. Gerade für Kohle, die als Kesselfeuerungsmaterial Verwendung finden soll, fällt dieser Punkt, also die Strukturveränderung, besonders ins Gewicht. Der praktische Heizwert der Kohle hängt nicht nur von der chemischen Zusammensetzung ab, auch ihr Verhalten auf dem Rost spricht hier mit. Paßt eine Kohle sich beim Verfeuern der mechanischen Behandlung schlecht an, so kann sie trotz hohen kalorimetrischen Wertes eine mangelhafte Kesselkohle sein. Gelagerte Kohle ist weich, bröckelig und backt leichter. Sie verlangt „Arbeiten im Feuer“, wodurch hohe Verbräuche entstehen. Ein Teil fällt unverbrannt in den Aschfall, ein anderer fliegt durch den Schornstein in die Luft. Ist der Rost schwach belastet, so kann durch Wiederverfeuern der Asche ein Teil des Verlustes wieder eingebracht werden. Das gilt für Landkessel und Handelsdampfer. Auf Kriegschiffen ist nicht immer mit nochmaligem Verfeuern der Asche zu rechnen. Kohle von kalorimetrisch geringerem Wert, aber unverwittert gibt bessere Heizresultate als verwitterte kalorimetrisch hochwertige Kohle. Also Schutz der Kohle vor Wind und Regen!

Wer häufiger Gelegenheit gehabt hat, sein Schiff im Auslande mit Kohlen zu versorgen, wird ein Liedchen von dem Einfluß verwitterter Kohle singen können. Gerade in den Tropen wird in dieser Hinsicht viel gesündigt. Daß dann häufig die Verbräuche für eine und dieselbe Kraftentwicklung anders sind als früher und vor allem nicht recht mit den Probefahrtsverbräuchen in Einklang gebracht werden können, hat schon oft, besonders in früherer Zeit, Veranlassung zu unliebsamen Auseinandersetzungen gegeben. Beispiele hierfür sind zahlreich vorhanden. Erwähnt sei hier

nur das eine, welches nach „The Engineer“ der englische Kreuzer „Spartiate“ seinerzeit geliefert hat. Das Schiff machte die Ausreise nach China mit 3000 Tonnen Kohlen, auf der Rückfahrt brauchte es bei demselben Weg 4400 Tonnen derselben Sorte, weil die auf der Rückfahrt verwendete Kohle verschiedene Monate in China gelagert hatte.

Was geschieht nun, um den durch das Liegen entstehenden Verlusten entgegenzutreten? Im Verhältnis zur Höhe der verlorengehenden Kapitalien eigentlich herzlich wenig. Im großen und ganzen begnügt man sich damit, die Tatsache der Heizkraftverminderung festzustellen und sie als unabänderlich hinzunehmen. Wird dagegen berücksichtigt, wieviel Geist und Arbeit aufgewendet ist, um die Ökonomie der Dampfmaschinen, zu deren Betrieb die Kohlen gebraucht werden, um einige Prozent günstiger zu gestalten, mit welchen raffinierten Mitteln hierbei gearbeitet wird, so muß es geradezu als ein Auflehnen gegen die gesunde Vernunft aufgefaßt werden, daß man anderseits die Millionen ruhig in die Luft fliegen läßt, vielleicht aus Unkenntnis der Sache, vielleicht aus Scheu vor den Anlagekosten für Dächer und Schuppen, vielleicht auch aus alter Gewohnheit. Daß jetzt der Sache wieder nähergetreten wird, verdanken wir auch erst der Furcht vor den Bergarbeiterausständen, die uns zwingt, weit größere Lager als bisher anzulegen.

Wie schon erwähnt, für die westfälische Kohle und die schweren Anthrazitarten genügt nach den bisher gemachten und bekannt gewordenen Erfahrungen das Lagern im Schuppen; sie halten sich in unserm Klima bis zu 2 Jahren unverändert. Wie steht es aber mit den anderen Sorten, auf die wir angewiesen sind, vor allen Dingen mit den leichteren Arten englischer Kohle? Leicht zu lösen ist die Frage nicht, und es wird erst kostspieliger, jahrelanger Versuche bedürfen, bevor ein befriedigendes Ergebnis erreicht werden kann. Stellenweise ist man an der Arbeit. Mit einfachem Wiedereingraben eines großen Kohlenlagers in die Erde ist es nicht getan. Ein solches würde wahrscheinlich, besonders wenn es viel Grus enthält, bald in Brand geraten. Auch das Absperren eines größeren freiliegenden Haufens durch Asphalt oder sonstiges billiges Anstrichmaterial birgt dieselbe Gefahr in sich. Luft und Luftfeuchtigkeit steckt nun einmal in den Kohlen drin, Oxydation wäre also unvermeidlich. In einigen Gegenden am Niederrhein war es früher Sitte, wenn sich der kleine Bürger, der das Seinige zusammenhalten muß, seinen Kohlenvorrat für den Winter einfahren ließ, die Kohlen mit einer Schlempe von Wasser und blauer Tonerde zu mischen, so daß jedes einzelne Stückchen einen erdigen Überzug erhielt. Im Volksmunde hieß es „die Kohlen geben dann mehr Hitze“. Wahrscheinlich hat dieser Brauch, ob er noch besteht, ist dem Verfasser nicht bekannt, unbewußt seinen Grund in dem Bestreben, den Verwitterungsprozeß aufzuhalten. Ob sich diese Methode nicht ausbilden ließe, wenigstens für die Reservelager der großen Industriewerke, denen es auf Platz und Gewichtszunahme weniger anzukommen braucht als den Schiffen?

Eine andere Art der Kohlenkonservierung, der man neuerdings in England und Amerika wieder näher tritt, besteht darin, die großen Lager unter Wasser zu setzen und auf diese Weise die Luft abzusperren. Sie ist deutschen Ursprungs, ihre Anfänge reichen in die 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts zurück. Man schlug damals vor, große Bassins aus Briketts oder Beton zu bauen, in denen Kohlen gelagert und mit Wasser überflutet werden konnten. Ausgeführt sind derartige Versuche im Großen von dem Generaldirektor der Alexandra-Docks in Newport. Sie müssen ein günstiges Ergebnis gehabt haben, da neuerdings in Amerika wieder ein unterseeischer Tank, eine Art Dock, bei Guantanamo gebaut wird. Von Kohle derselben Grube wird ein Teil in diesem Tank unter Wasser gelagert, ein anderer Teil trocken an Land. Nach angemessener Zeit werden beide Lager in Angriff genommen und die Heizwertverluste genau festgestellt werden.

Die Western Electric Comp. hat Illinois-Kohle längere Zeit unter Wasser gelagert und gute Erfahrungen mit dieser Art der Konservierung gemacht. Sie rüstet ihre neue Anlage bei Hawthorne, Illinois, mit einer Einrichtung aus, daß sie 14 000 Tonnen Reservekohle unter Wasser aufbewahren kann. Erwähnenswert ist noch ein neuer Laboratoriumsversuch mit englischer steam coal, über den die Zeitschrift „Army and Navy Register“ berichtet. Danach hat die in Wasser gelagerte frische Kohle nach wochenlangem Liegen wesentliche Veränderungen nicht gezeigt, wenigstens soweit es sich um chemische Veränderungen handelt. Das Wasser selbst zeigte geringe Spuren von Magnesia und Kalkverbindungen. Damit wären die neuesten Veröffentlichungen über diesen Gegenstand erschöpft. Man ist also an der Arbeit, für die Kohlen, die an Land Verwendung finden sollen, ein Konservierungsmittel ausfindig zu machen. Die Lagerung unter Wasser wird wohl dieses Mittel sein. Für Schiffskohle taugt es leider nicht, da sich nasse Kohle zum Verstauen an Bord nicht eignet. Vorheriges Trocknen erhöht durch das notwendig werdende häufige Umschaufeln den Grusgehalt, beansprucht außerdem viel Zeit und erfordert langes Lagern an der Luft, so daß die Vorteile der Konservierung wieder verloren gehen. So sind leider für Schiffskohlen, für die die Erhaltung der ursprünglichen Heizkraft gerade ganz besonders ins Gewicht fällt, die Aussichten noch recht ungünstig. Wenn auch bei Schiffen kein Bedürfnis dazu vorliegt, große Vorräte lange Zeit an Bord aufzubewahren, so ist es, abgesehen von der Kapitalsfrage, bei den beschränkten Raumverhältnissen an Bord doch sehr wichtig, möglichst viel Heizkraft in möglichst geringem Raum aufspeichern zu können. Unsere Kriegsmarine kann der Entwicklung der Dinge mit Ruhe entgegensehen, soweit es sich bei ihr um die heimischen Schiffe, die fast ausschließlich westfälische Kohle gebrauchen, handelt. Versuche haben ergeben, daß letztere nach zweijähriger Lagerung im geschlossenen Schuppen ihre Heizkraft kaum verändert. Nach zweijähriger Lagerung unter Wasser verliert sie sogar um ein Geringes an Geeignetheit als Schiffskesselkohle, und zwar hauptsächlich durch die Manipulationen, die das Trocknen der Kohle nach dem Herausnehmen aus dem Wasser erfordert. Anders ist es in bezug auf die Auslandsschiffe, für die fremde Kohle in Betracht kommt. Mit Rücksicht auf diese hat die Entwicklung der Konservierungsfrage für uns dieselbe Bedeutung wie für England und Amerika. Jk.



Die Neuregelung des Betriebes der höheren Schiffsartillerieschießschule und der Artillerieversuchskommission in der französischen Marine.

Im August/Septemberheft 1909, (S. 1021) ist die Ausbildung der Artilleriespezialisten in der französischen Marine im Anschluß an die Neuregelung des Ausbildungsganges der Artillerieschießschule (école de canonnage) dargestellt worden. Die Bildung der Artillerieschuldivision, die im August 1909 durch den Marineminister Admiral de Lapeyrère verfügt wurde, hat Änderungen in dem Betriebe der dem Chef der Division unterstellten Artillerieschulen, der école de canonnage, der école des officiers canonniers und der école d'application de tir à la mer (höhere Schiffsartillerieschießschule) sowie der commission d'études pratiques d'artillerie navale (Artillerieversuchskommission) zur Folge gehabt. Während diese Änderungen bezüglich der beiden erstgenannten Schulen nur unwesentlicher Art sind, insofern als sie vor allem das Unterstellungsverhältnis der Schulen betreffen, haben die Bestimmungen über die höhere Schiffsartillerieschießschule und die Artillerieversuchskommission, die sich beide an Bord des Panzerkreuzers „Pothuau“ befinden, eine vollkommene Neu-

ssung erfahren. Um das Bild zu vervollständigen, das in früheren Heften dieser eitschrift von der Artillerieausbildung in der französischen Marine durch Darstellung es Ausbildungsganges der Artillerieoffiziere und des Betriebes der Schiffsartillerie-hießschule gegeben ist, sei im Folgenden die Organisation und der Betrieb der öheren Schiffsartillerieschießschule und der Artillerieversuchskommission auf „Pothuau", ie in ihrer jetzigen Gestalt durch einen Erlaß des Ministers vom 17. Februar 1906 egründet wurden, kurz besprochen.

Beide Institutionen sind dem Chef der Artillerieschuldivision unterstellt. Die Schule bezweckt, den Artillerieoffizieranwärtern nach erfolgreichem Besuch der rtillerieschule an Land und der Schiffsartillerieschießschule die nötige Praxis im Schießen zu gewähren und die Ausbildung der als Gruppenführer (chefs de section) n Betracht kommenden Geschützspezialisten zu vervollkommnen oder zu erneuern.

Die Artillerieversuchskommission ist mit der Ausführung besonderer Versuche bezüglich der Schießverfahren, der Befehlsübermittlungsapparate, der Ent-ernungsmesser, des Artilleriematerials sowie mit der Begutachtung aller mit der Organisation des Artilleriedienstes an Bord zusammenhängenden Fragen betraut.

Es finden auf „Pothuau" jährlich zwei dreimonatige Kurse, beginnend am . Dezember und 1. Juni, statt, denen sich einmonatige Informationsreisen der Offiziere um Besuch der staatlichen und privaten Artilleriewerkstätten anschließen. Während er Kurse tritt die Versuchstätigkeit der Kommission hinter der Ausbildung der ommandierten Offiziere und Gruppenführer zurück.

Der Stab des Schul- und Versuchsschiffes umfaßt: 1 Kapitän zur See ls Kommandant, 1 Fregattenkapitän als I. Offizier, 6 Oberleutnants — in der Regel Artilleristen, 1 Torpedooffizier, 1 Offizier für leichte Artillerie (fusilier) —, ferner Leutnants, je 1 Ingenieur, Zahlmeister und Arzt. — Den Vorsitz in der Kom-ission führt der Kommandant des Schulschiffes, die Mitglieder sind zum Teil ändige, zum Teil außerordentliche, die mit beratender Stimme zur Erörterung be-immter Fragen hinzugezogen werden. Zu den ständigen Mitgliedern gehören der ls Chef des Stabes der Artillerieschuldivision kommandierte Fregattenkapitän, der . Offizier und die 4 Oberleutnants des Schulschiffes, 1 Artillerieingenieur 1. Klasse, Bauingenieur 1. Klasse. Außerordentliche Mitglieder sind der Torpedooffizier und er Offizier der leichten Artillerie. Die Kommandodauer beträgt für den Kom-mandanten, den I. Offizier und die Mitglieder der Kommission in der Regel 2 Jahre, ine Verlängerung auf 3 Jahre ist statthaft. Bei der Abkommandierung gelten die Oberleutnants der Kommission als Artillerieoffiziere, die ihr Artillerieoffizierzeugnis rneuert haben. Der Besatzungsetat des Schul- und Versuchsschiffes gleicht im llgemeinen dem der Probefahrtschiffe, jedoch werden die Artilleriespezialisten und Büchsenmacher sowie die Mannschaften zur Bedienung der schweren und mittleren Artillerie nach Bedarf — je nach der Armierung des Schulschiffes — kommandiert.

Die Befehle des Ministers betreffs Ausführung von Versuchen gehen durch den Chef der Artillerieschuldivision an die Versuchskommission. Der Vorsitzende verteilt die Bearbeitung der Fragen an die Mitglieder; für jede Frage wird ein Berichterstatter ernannt, dessen Bericht von der gesamten Kommission beraten wird. Die Entscheidungen werden durch Abstimmung gefällt, bei der die Stimme des Vor-sitzenden den Ausschlag gibt. Die Ansicht der Minderheit kann im Bericht zum Ausdruck kommen. Ist durch einen Versuch ein besonderer Munitionsbedarf bedingt, so erfolgt die Zuweisung der Munition durch den Minister; die Lieferung geschieht durch die Artilleriedirektion in Toulon. Auf Antrag des Vorsitzenden können andere Schiffe zur Teilnahme an den Versuchen herangezogen werden. Diese Bestimmung ist anscheinend im Hinblick auf die Durchführung der Versuche betreffend die Feuer-

konzentration mehrerer Schiffe auf ein Ziel getroffen worden. — Abschriften von allen Berichten über Versuche werden an die Artilleriekommission in Gâvres, an das Zentral-Artillerie-Laboratorium, an die Schiffsartillerieschießschule, die Schießschule in Lorient (für leichte Artillerie), die Geschwaderkommandos und die Marineakademie gesandt; einzelne Berichte gehen auch an die Marineschule und die Aspirantenschule. Dafür erhält die Kommission die technischen Berichte aller zur Artillerie in Beziehung stehenden Dienststellen einschließlich der ständigen Artilleriekommissionen der Geschwader. Auf Antrag können einzelne Mitglieder der Kommission nach Gâvres, auf die Geschwader, Werften usw., auch ins Ausland zu Informationszwecken entsandt werden.

Die Ausbildungskurse auf dem Schul- und Versuchsschiff finden im Anschluß an die Kurse der Schiffsartillerieschießschule statt. Sie bestehen aus einem ersten Teil, der der Vervollkommnung der bisher erworbenen Ausbildung durch praktischen Unterricht und praktische Übungen sowie Abkommschießen gewidmet ist, und einem zweiten Abschnitt, der in der Hauptsache durch Schießübungen ausgefüllt wird. Die gesamte Ausbildung der Offiziere und Gruppenführer wird vom Kommandanten geleitet. Die Praxis steht dabei im Vordergrunde; die Schüler versehen nacheinander sämtliche Posten, die beim Schießen eine Rolle spielen. Von den 4 Artillerie-Oberleutnants des Versuchsschiffes übernimmt während der Kurse einer den Dienst des Schiffsartillerieoffiziers, der zweite wird mit der Fortführung der laufenden Versuche beauftragt, die beiden übrigen leiten die Ausbildung der Offizierschüler und der Gruppenführer. Die Schießübungen während der Kurse umfassen: 1. Abkommschießen, 2. Schießen mit Übungsladung, 3. mit Gefechtsladung, 4. mit den Landungsgeschützen.

Abkommunition steht für Ausbildungszwecke in unbegrenzter Menge zur Verfügung des Schulschiffes. An Kalibermunition sind ausgesetzt:

a) für jeden Offizierschüler: 60 Schuß aus 4,7 cm-SK, 120 Schuß aus 14 cm- und 18 aus 19 cm-SK mit Übungsladung; 40 Schuß aus 14 cm- und 6 aus 19 cm-SK mit Gefechtsladung;
b) für jeden Gruppenführeranwärter: 40 Schuß aus 4,7 cm-SK, 50 aus 14 cm- und 6 aus 19 cm-SK mit Übungsladung;
c) für jeden Oberleutnant zur See 32 Schuß aus den Landungsgeschützen;
d) für Bombardementschießen insgesamt: 52 Schuß aus 14 cm- und 8 Schuß aus 19 cm-SK, Gefechtsladung, geladene gußeiserne Granaten;
e) für tirs d'accord insgesamt: 6 Schuß aus 19 cm-, 12 aus 14 cm-SK, Gefechtsladung;
f) für die Gruppenführer des Schulschiffes insgesamt: 8 Schuß aus 19 cm- und 60 Schuß aus 14 cm-SK mit Übungsladung.

Für die leichte Artillerie erhält das Schiff den normalen Munitionsvorrat, der auf beide Kurse verteilt wird.

Das von der Kommission ausgearbeitete Schießprogramm bedarf der Genehmigung des Ministers.

Am Schluß des Kursus findet für die Offiziere eine Prüfung statt, auf Grund deren das Artillerieoffizierzeugnis und gegebenenfalls Preise zuerkannt werden. Die Gültigkeitsdauer für das Zeugnis beträgt 8 Jahre, rechnend vom Zeitpunkt der Abkommandierung vom Kursus. Die Gruppenführer erhalten bei jedem von ihnen durchgeführten Schießen mit den 4,7 cm-SK eine ihre Leistung beurteilende Note; nur wenn das Mittel aller dieser Noten befriedigend ist, werden sie zu den weiteren Schießübungen zugelassen, bei denen die Beurteilung in gleicher Weise erfolgt. Zum Schluß werden sie einem kurzen mündlichen Examen unterzogen, das nur auf Fragen des praktischen Schießdienstes Bezug hat. Die Schießleistung wird

bei der Feststellung des Schlußurteils mit 4, das Prüfungsergebnis mit 2 multipliziert. Anwärter, die nicht Befriedigendes geleistet haben, behalten das auf der Schiffsartillerieschießschule erworbene Gruppenführerzeugnis und können nach einem einjährigen Bordkommando von neuem zum Kursus kommandiert werden. Das Gruppenführerzeugnis hat eine Gültigkeitsdauer von 6 Jahren.

Die höhere Schiffsartillerieschießschule tauscht direkt mit der Schiffsartillerieschießschule, durch Vermittlung des Chefs der Artillerieschuldivision mit der Schießschule in Lorient alle Berichte und Schriftstücke aus, die sich auf die Ausbildung der Artillerieoffiziere und Geschützspezialisten beziehen.

Die im Jahre 1906 erfolgte Gründung und die durch die neuen Bestimmungen vorgesehene Vervollkommnung der höheren Schiffsartillerieschießschule und der Artillerieversuchskommission, die sich in manchen Punkten in unverkennbarer Weise an die entsprechende deutsche Organisation anlehnen, stellen einen der hauptsächlichsten Schritte dar, durch die die französische Marineverwaltung in den letzten Jahren bestrebt gewesen ist, erstens die Artillerieausbildung in einer den modernen Verhältnissen entsprechenden Weise zu fördern und außerdem das Artilleriematerial der französischen Marine wieder auf die Höhe zu bringen, auf der es sich in früherer Zeit ohne Zweifel befunden hat. Allerdings ist, wie die neuesten Schießübungen des II. Geschwaders zeigen, der Erfolg solcher Maßregeln nicht unmittelbar, auch nicht nach Verlauf nur weniger Jahre zu erwarten, indessen ist damit zu rechnen, daß bei längerer Amtsdauer des jetzigen Marineministers die Gefechtsbereitschaft der Flotte durch Vervollkommnung der Ausbildung und Verbesserung der Organisation wie des Materials gerade auf dem Gebiet der Artillerie eine stetige Hebung erfahren wird. Von diesem Gesichtspunkte aus sind auch die vorstehend wiedergegebenen Maßnahmen zu betrachten. . . . . r.



Offizier-Fecht- und Turnverein Kiel.

Das erste Turnier des im Winter 1908 gegründeten Offizier-Fecht- und Turnvereins Kiel fand am 18. und 19. März 1910 in den vom Verein zur Zeit benutzten Räumen des Kieler Männer-Turnvereins, Jahnstraße 8/10, statt.

Die Ausschreibungen zu dem Turnier waren Ende Januar erlassen; der Zeitpunkt für das Turnier war mit Rücksicht auf die Anwesenheit der Flotte in Kiel gewählt, um den auf der Flotte befindlichen Mitgliedern die Teilnahme an dem Turnier zu erleichtern oder zu ermöglichen.

Die ausgeschriebenen Wettbewerbe umfaßten sowohl Fechten wie Turnen, und zwar:

I. Fechten. Gruppe A: Säbel.
" B: Florett.

II. Turnen. Gruppe A: Reck.
" B: Barren.
" C: Hochsprung.

Sämtliche Gruppen waren offen für die Mitglieder der Offizier-Fecht- und Turnvereine Kiel, Wilhelmshaven und Sonderburg.

In Gruppe IA „Fechten mit leichtem Säbel auf Hieb und Stoß" wurde der durch die Gnade Sr. Majestät des Kaisers dem Verein gespendete Preis — eine Bronze, „Der Fechter", von Lederer — ausgefochten. Der Wettbewerb um diesen Kaiserpreis war entsprechend den hierüber bestehenden Statuten den Mitgliedern des Offizier-Fecht- und Turnvereins Kiel allein vorbehalten. Der dem Offizier-Fechtverein Wilhelmshaven überwiesene Kaiserpreis war dort bereits zu Anfang des Monats März ausgefochten worden.



Zu einzelnen Gruppen, besonders zur Gruppe I A, waren recht zahlreiche Nennungen eingegangen. Zweiundzwanzig Fechter bewarben sich in der Gruppe I A um den Kaiserpreis. Für Gruppe II A hatten neun, für II C acht Teilnehmer gemeldet. Die Gruppen I B (Florett) und II B (Barren) mußten, da nur zwei und drei Nennungen eingegangen waren, ausfallen.

Das Turnier verlief äußerst anregend und belehrend, ohne irgend einen Zwischenfall. Am 18. März in der Zeit von 4 Uhr nachmittags bis 9 Uhr abends wurden die in Gruppe I A nötigen Vorkämpfe ausgefochten, nach deren Ergebnis zehn Fechter von dem Schieds- und Preisgericht zu den Entscheidungskämpfen zugelassen wurden.

Die Entscheidungskämpfe in allen Gruppen fanden am 19. März statt. Der Beginn war wiederum auf 4 Uhr nachmittags gelegt. Die Gruppe II A leitete die Kämpfe ein, daran an schloß sich die Gruppe I A (Säbel), worauf die Gruppe II C (Hochsprung) folgte. Den Beschluß bildete ein Schaufechten der Fechtmeister, der Herren Botti vom Offizier-Fecht- und Turnverein Kiel und Riegel vom Offizier-Fecht- und Turnverein Wilhelmshaven.

Als Sieger gingen in den einzelnen Gruppen aus den Entscheidungskämpfen hervor:

in Gruppe I A (Säbel):	Oberleutnant zur See Lieckfeldt	Kaiserpreis,
	Kapitänleutnant Raaz	2. Preis,
	Oberleutnant zur See Roehr	3. Preis,
	Hauptmann Quedenfeld, I. See-Bat.	4. Preis,
in Gruppe II A (Reck):	Kapitänleutnant Kopp	1. Preis,
in Gruppe II C (Hochsprung):	Kapitänleutnant Raaz	1. Preis.

Ihre Exzellenz Frau v. Prittwitz und Gaffron hatte die Güte, die Preise den Siegern zu überreichen.

Eine große Zahl von Herren und Damen hatte sich als Zuschauer zu den Entscheidungskämpfen am 19. März eingefunden. Ersichtlich großes Interesse an den Wettkämpfen hielt die Zuschauer bis zum Schluß gefesselt. Viele Lehren und Anregungen hat das Turnier allen Beteiligten gebracht, neue Freunde hat es dem Offizier-Fecht- und Turnverein erworben, und vor allem hat es gezeigt, daß das Interesse für den ritterlichsten aller Sports, den Fechtsport, in unserem Offizierkorps groß ist, größer als es vielleicht manchmal den Anschein gehabt haben mag.

Wenn der Fecht- und Turnsport bis jetzt in unserem Offizierkorps kaum hervorgetreten ist, so hat das seinen Hauptgrund darin, daß bis zur Gründung der Offizier-Fecht- und Turnvereine ein Sammel- und Mittelpunkt fehlte. Offizier-Fecht- und Turnvereine bestehen jetzt in Kiel, Wilhelmshaven und Sonderburg, und diese Vereine kommen auch in ihrer Entwicklung vorwärts. Die Hauptschwierigkeiten, die zur Zeit auch noch nicht überwunden sind, liegen für die genannten Vereine darin, geeignete Räume für die Ausübung des Fecht- und Turnsports zu finden. Diese Frage zu lösen muß die nächste Aufgabe sein.

Der ganze Verlauf des Turniers 1910 des Offizier-Fecht- und Turnvereins Kiel läßt erkennen und die Hoffnung berechtigt erscheinen, daß beim nächstjährigen Turnier 1911 ein weiterer Fortschritt im Fecht- und Turnsport nach jeder Richtung hin im Offizierkorps der Marine wird festgestellt werden können. Hoffen wir, daß es bis dahin auch gelungen ist, die Raumfrage zu lösen. Kl.

Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

Von einer eingehenden Besprechung der nachstehenden uns zugegangenen Bücher müssen wir wegen Raummangels Abstand nehmen; wir beschränken uns daher auf die kurze Erwähnung.

Krafft: **Der Gefechtsdienst.** Ein Hilfsbuch für die Ausbildung des Infanteristen in allen Zweigen des Gefechtsdienstes. — Berlin 1910. E. S. Mittler & Sohn. — Preis 1,80 M.

Hindorf: **Die Gefechtsausbildung der Kompagnie in Aufgaben.** Neu bearbeitete Ausgabe. — Berlin 1910. E. S. Mittler & Sohn. — Preis 2,75 M, gebunden 3,75 M.

Rücker: **Die praktische Ausbildung und Schulung der Kompagnie.** Zweite, neu bearbeitete Auflage. — Berlin 1910. E. S. Mittler & Sohn. — Preis 2,75 M, gebunden 3,75 M.

Lane: **Deutsche Bauernkolonien in Rußland.** — Berlin. Wilhelm Süsserott. — Preis 40 Pf.

Dr. J. Schultze: **Anregungen zur Selbstverwaltungsfrage in den deutschen Kolonien.** — Berlin. Wilhelm Süsserott. — Preis 50 Pf.

v. Moser: **Anlage und Durchführung von Übungsritten und Übungsreisen im Gelände.** — Berlin. E. S. Mittler & Sohn. — Preis 1,80 M.

Damboer: **Sammlung von kleineren Aufgaben sowie Gesichtspunkten dazu für Gefecht und Felddienst der Infanterie.** 2. Auflage. — Oldenburg i. Gr. Gerhard Stalling. — Preis 1,75 M.

Aufgaben der Aufnahmeprüfnng für die Kriegsakademie 1910 mit Lösungen. — Oldenburg i. Gr. Gerhard Stalling. — Preis 1,50 M.

Einteilung und Standorte des Deutschen Heeres, Übersicht und Standorte der Kaiserlichen Marine sowie der Kaiserlichen Schutztruppen. Nach dem Stande vom 7. April 1910. 138. Auflage. — Berlin. Liebelsche Buchhandlung. — Preis 30 Pf.

Die Entwicklung der Seekriegswaffen. Von Kapitänleutnant a. D. Wislicenus, Abteilungsvorstand der Deutschen Seewarte in Hamburg, kommandiert zum Reichs-Marine-Amt. Oktav, 117 Seiten. — Konrad W. Mecklenburg, vormals Richterscher Verlag in Berlin W. 30. — Elegant broschiert 1,00 M, elegant gebunden 1,50 M.

Das vorliegende, geschmackvoll ausgestattete Büchelchen bildet den vierten Band der „Nautischen Bibliothek". Der Verfasser gibt in drei Abschnitten eine interessante Übersicht aller seit den ältesten Zeiten auf Kriegschiffen verwendeten Waffen. Der erste Abschnitt: „Fünf blutige Jahrtausende ohne Kanonen" umfaßt die Zeit von 3800 vor Christi Geburt bis zum Jahre 1360 unserer Zeitrechnung, der zweite: „Fünf kriegerische Jahrhunderte mit glatten Vorderladern" beginnt mit der Einführung der Schiffsgeschütze und endet mit dem Auftreten der Kruppschen Hinterlader 1860, während

der dritte: „Fünf gesittete Jahrzehnte mit gezogenen Hinterladern" uns die modernen Seekriegswaffen vor Augen führt.

Die „Nautische Bibliothek", die Verständnis und Liebe zum Seemannsberuf zu fördern bestrebt ist, erhält durch dieses Bändchen eine wertvolle Ergänzung.

Ruhmesblätter der Technik von den Urerfindungen bis zur Gegenwart. Von F. M. Feldhaus, Ingenieur. — Leipzig. Friedrich Brandstetter. — Preis 8 *M*, gebunden 10 *M*.

Ein technisches Buch, das nicht trocken und phantasielos ist, sondern das den Leser, auch den nicht technischen, von der humoristischen Einleitung bis zum Schluß fesselt, ist eine Erscheinung, an der man nicht achtlos vorübergehen darf. Vielleicht ist der Titel etwas irreführend, denn das Buch beschäftigt sich nicht nur mit einzelnen Ruhmesblättern der Technik, sondern es bringt eine Darstellung der wichtigsten Erfindungen der Menschheit von ihren Anfängen an. Wenn dieser erste Versuch, gewissermaßen eine Geschichte der Technik zu schreiben, bei der ungeheuren Ausdehnung des Stoffes naturgemäß noch Lücken aufweisen muß, so wird man doch überrascht sein, wie zahlreich die Erfindungen sind, über die hier ein ganz neues Licht verbreitet wird. Auch für den militärischen Leser wird das Buch großes Interesse haben, hat doch die Technik ihre größten Anregungen oft durch die Anforderungen des Krieges erhalten.

Die internationalen Luftschiffe 1910, ihre Bauart und Eigenschaften. Stand vom Februar 1910. Nach authentischen Quellen bearbeitet von Neumann, Oberleutnant, Direktor der Luftschifferschule des Deutschen Luftflottenvereins in Friedrichshafen. — Verlag von Gerhard Stalling in Oldenburg i. Gr. — Preis broschiert 3,50 *M*, gebunden 4,50 *M*.

Oberleutnant Neumanns Buch bietet auf 102 Seiten, unterstützt von zahlreichen Abbildungen und Konstruktionszeichnungen, eine eingehende Darstellung des gegenwärtigen Standes der Luftschiffsfrage, indem er für jeden einzelnen Typ der vorhandenen Luftfahrzeuge ihre charakteristischen Merkmale, ihre Leistungsfähigkeit und ihre besonderen Vorzüge oder die dagegen obwaltenden Bedenken erläutert. Die Darstellung ist nach Nationen getrennt, zu ihrer Ergänzung ist am Schluß ein Verzeichnis der im Februar 1910 vorhandenen fahrfähigen Luftschiffe angefügt, gegliedert nach dem unstarren, dem halbstarren und dem starren System, wobei für jedes Schiff die Hauptdaten an Rauminhalt, Länge und Durchmesser, Gondeln und Motoren sowie die Tragfähigkeit und der Aktionsradius in Tabellenform angeführt sind. Bei dem hohen Interesse, das der Gegenstand zur Zeit in Anspruch nimmt, dürfte das Buch sehr willkommen sein.

Otto Lilienthal: **Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst.** — Verlag von R. Oldenbourg, München und Berlin. — Gebunden 9 *M*.

Seit Otto Lilienthal am 9. August 1896 verunglückte, sind fast 14 Jahre vergangen. Seitdem hat die Fliegekunst, wenn sie auch noch immer allzu zahlreiche Opfer fordert, ungeahnte Fortschritte gemacht. Gleichwohl bietet Lilienthals nunmehr in zweiter Auflage vorliegendes Buch noch immer das größte Interesse, und der Ruhm wird ihm bleiben, daß er als der Erste in unermüdlicher Arbeit erforschte, worauf es ankam, wenn der Mensch sich den Vögeln gleich in die Lüfte schwingen wollte, und daß, was heute erreicht ist, sich als folgerichtige Fortsetzung seiner Vorarbeiten darstellt. Auch wer an der Aviatik kein besonderes Interesse nimmt, wird aber das Lilienthalsche Buch mit rein menschlicher Anteilnahme lesen, denn die darin sich offenbarende liebevolle Naturbeobachtung, die Vertiefung in Erscheinungen, an denen die meisten achtlos vorübergehen, hat etwas überaus Ansprechendes und läßt noch heute

das herzliche Bedauern für diesen Märtyrer eines großen Gedankens von neuem lebendig werden. Lilienthal schrieb sein Buch für einen größeren Leserkreis, wissenschaftliche Erörterungen und deren mathematische Begründung sind daher nur soweit als unbedingt erforderlich zur Anwendung gekommen. Die Neuherausgabe des Buches, die natürlich auch die heutige Sachlage berücksichtigt, dürfte sich nicht als ein buchhändlerischer Fehlgriff erweisen.

Die Prinzipien der Flugtechnik. Von Aladár Zsélyi. — Rostock, Volckmann Nachfolger (E. Watte): 1910 — Preis 2,25 *M*, gebunden 3,25 *M*.

Der Verfasser skizziert in diesem Schriftchen in elementarer Form die allgemeinen Prinzipien der Flugtechnik. Daran schließen sich Anwendungen dieser Prinzipien auf Drachenflieger und Luftschrauben sowie Bemerkungen über andere Flugzeuge und Triebvorrichtungen, wie Schrauben- und Schwingenflieger, Ruder- und Strahlpropeller usw. Obgleich uns die Verwirklichung einiger der in dem Schriftchen behandelten Ideen noch in ferner Zukunft zu liegen scheint und eine bessere Übersichtlichkeit der mathematischen Ableitungen wünschenswert ist, können wir das Werk jedem Techniker, der auch der Flugtechnik näher treten will, als lesenswert, anregend und von einem gesunden Geist durchweht empfehlen. Kt.

Rein: **Das radiotelegraphische Praktikum.** — Verlag von Julius Springer, Berlin. — Preis 3 *M*.

Diese nach den Vorträgen von Prof. Dr. K. Wirtz bearbeitete Ausgabe bringt im Anschluß an eine kurze Beschreibung der funkentelegraphischen Einrichtungen der Technischen Hochschule zu Darmstadt eine Zusammenstellung von Untersuchungsmethoden aus der Technik der schnellen elektrischen Schwingungen. Der Hauptwert ist auf das prinzipielle Schema der Meßschaltung und auf die zur Verwertung der gewonnenen Daten dienenden Formulare gelegt. In dieser Weise werden Messungen jeder Art, wie die Bestimmung von Kapazitäten, Induktionskoeffizienten, Kopplunggraden, Dämpfungdekrementen und Wellenlängen beliebiger Schwingungssysteme, die Einziehung von Meßinstrumenten und die Untersuchung ganzer Stationen behandelt. Die neueren Verfahren zur Erzeugung elektromagnetischer Wellen, die Lichtbogenerregung und das Wiensche System der sog. Löscherregung, sind natürlich berücksichtigt. Obwohl die Zusammenstellung sich vornehmlich auf die in Darmstadt vorhandenen Einrichtungen stützt und daher nicht alle bekannt gewordenen Meßmethoden enthalten kann, dürfte das Werk in seiner kurzen Form auch dem auf dem Gebiete der Hochfrequenztechnik praktisch tätigen Ingenieur von Wert sein. Kt.

Die Elektrizität und ihre Anwendungen. Von Dr. L. Graetz. 15. Auflage. — Stuttgart 1910. J. Engelhorn.

In neuer, verbesserter Auflage (der fünfzehnten) liegt dieses ausgezeichnete Werk abermals vor uns. Der „Graetz“ nimmt als populäres Lehrbuch in unserer technischen Literatur durch seinen offenkundigen inneren Wert und seine außerordentliche Verbreitung eine dominierende Stellung ein. Wer sich über die Elektrizität und ihre heute tief in das tägliche Leben dringende praktische Bedeutung oder selbst über wichtigere Spezialfragen orientieren will, wird keinen angenehmeren und zuverlässigeren Führer finden als den „Graetz“. Die klare und schlichte, alles verwirrende theoretische Gestrüpp umgehende Darstellung wird dem Buch zu den vielen alten noch manchen neuen Freund gewinnen helfen. Die Vorzüge des Werkes hier einzeln aufzuzählen erscheint unnütz. Es bleibt nur übrig, einen kurzen Blick auf die Verbesserungen und Vervollständigungen zu werfen, mit denen die letzte Ausgabe den schnellen Fortschritten der Wissenschaft und Technik zu folgen sucht.

Dies sind vor allem die Darstellung der neueren Anschauungen in der Jonen- und Elektronentheorie, z. B. über den Zerfall des Radiums und seiner Emanationen durch Ausschleudern von Heliumjonen, ferner die Erläuterung der neueren Arbeitsmethoden bei der Stickstofferzeugung mittels Lichtbogen, der Stoßerregung in der drahtlosen Telegraphie usf., sowie die Beschreibung einer Reihe neuerer Meßinstrumente, Apparate und Maschinen für die verschiedenen Zweige des umfangreichen Anwendungsgebietes der Elektrizität. Kt.

Kurzes Lehrbuch der Elektrotechnik. Von Dr. A. Thomälen. — Berlin, Julius Springer, 1910. — Preis 12 *M.*

Das vor kurzem in vierter Auflage erschienene Werk steht (nach des Verfassers Worten) „in der Mitte zwischen den allgemein verständlichen Darstellungen und den Spezialwerken" und verfolgt vor allem den Zweck, den Studierenden zum „elektrotechnischen Denken" zu erziehen. Die Darstellung ist daher leicht verständlich, korrekt und von durchsichtiger Klarheit. Das Werk eignet sich vorzüglich als Leitfaden beim Unterricht sowie zum Selbststudium für denjenigen, der tiefer in die Elektrotechnik eindringen will. Besonders der Umstand, daß die höhere Mathematik nur soweit unentbehrlich herangezogen ist, wird vielen Ingenieuren, die sich durch die Bedürfnisse der Praxis zu einer Repetition oder zu einem eingehenderen Studium der Theorie der Dynamomaschinen usw. veranlaßt fühlen, erwünscht sein. Das Werk muß als in seiner Art vorzüglich anerkannt werden, und es wird auch dort, wo es noch nicht bekannt ist, viele Freunde finden. Die neue Auflage zeichnet sich durch eine Reihe vorteilhafter Änderungen aus. Kt.

Das Königliche Materialprüfungsamt der Technischen Hochschule zu Berlin legt uns seinen Tätigkeitsbericht für das Betriebsjahr 1908 (April 1908 bis April 1909) vor. Ueber Zweck und Wesen des Amtes haben wir bei früherer Gelegenheit berichtet — siehe Jahrgang 1908, Seite 687 —, es sei daher nur erwähnt, daß das Amt sich auch im letzten Jahre in gleicher Weise im Dienste des Erwerbslebens, des öffentlichen Interesses und der Wissenschaft betätigt hat und daß der Bericht wiederum einen lehrreichen Einblick in die technischen Probleme der Gegenwart gewährt. Interessenten seien auf das Amt und seinen Bericht in gleicher Weise hingewiesen.

Reichs-Marine-Amt: **Katalog,** enthaltend die auf den Kaiserlichen Werften vorrätigen Seekarten und nautischen Bücher — Berlin 1910 —

ist mit dem 1. Januar 1910 abgeschlossen und gibt einen guten Überblick über diese für die Schiffahrt unentbehrlichsten Hilfsmittel. M.

Der wirtschaftliche Wert von Wasserstraßen in Württemberg. Inaugural-Dissertation von Alfred Marquard. — Stuttgart 1909. Stähle & Friedel.

Die Entwicklung eines Wasserstraßennetzes, das den großen Norddeutschland in dieser Beziehung von der Natur gewährten Vorsprung wenigstens einigermaßen ausgleicht, ist seit sehr langer Zeit der Gegenstand ganz besonderen Interesses bei unseren Landsleuten im Süden des Reiches. Freilich kann es sich dabei angesichts der abweichenden Verhältnisse nur um eine künstliche Entwicklung handeln, indem der Neckar mit der Donau in Verbindung gebracht und der erstere Strom selbst ebenso wie der Main durch Stauwerke, Schleusen und Schiffshebewerke zur Beförderung größerer Schiffsgefäße geeignet gemacht wird. Der Erörterung dieses Gegenstandes, mit dem sich in der Sache auch Pernwerth v. Bärnstein in seiner Abhandlung über die Schiffahrt auf dem Bodensee beschäftigte — „Marine-Rundschau", 1906,

S. 766 —, ist die vorstehend benannte, sehr fleißige Arbeit gewidmet, wobei unter der benutzten Literatur eigentümlicher Weise die Pernwerthsche Schrift unbeachtet geblieben zu sein scheint. Als ein Stück deutscher Volkswirtschaft verdient das von Marquardt behandelte Thema unser volles Interesse.

Deutsche Kolonialgesetzgebung. Sammlung der auf die Deutschen Schutzgebiete bezüglichen Gesetze usw. Zwölfter Band. Jahrgang 1908. Auf Grund amtlicher Quellen herausgegeben von Prof. Dr. Köbner, Wirkl. Admiralitätsrat, und Gerstmeyer, Wirkl. Legationsrat. — Berlin 1909. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — *M.* 15,—; gebd. *M.* 17,—.

Der neu erschienene zwölfte Band der oben bezeichneten Sammlung interessiert insbesondere deswegen, weil er die wirtschaftliche Aufwärtsbewegung der Schutzgebiete in ihrer Rückwirkung auf den Verkehr und die Verwaltung erkennen läßt. Das Werk hat in den beteiligten Kreisen seit langem seinen fest begründeten Ruf, so daß wir mit diesem Hinweis unserer Pflicht genügen.

Ostafrika im Aufstieg. Von Prosper Müllendorff. — Essen 1910. Verlag von G. D. Baedeker. — Preis 2,40 *M.*

Der Verfasser war zum dritten Male in Ostafrika, und zwar immer im Auftrage der „Kölnischen Zeitung". Jetzt reiste er zunächst mit einer von Prof. Dr. Eckert von der Kölner Handelshochschule veranstalteten Studiengesellschaft und alsdann allein, um seine Beobachtungen noch auf weitere Gebiete auszudehnen. So ist er in der Lage, in sehr interessanter Weise von den Fortschritten zu berichten, durch die sich das Land von der „Schildwachenkolonisierung" zum Gedeihen der Privatunternehmung durchgerungen hat. Sein nicht zu umfangreiches Buch darf als eine sehr willkommene Ergänzung des vorhandenen Materials bezeichnet werden, umsomehr als es sich, soweit unser Urteil reicht, überall vollkommener Objektivität befleißigt. An Beigaben bringt es nur eine Reihe von Kärtchen im Text. Illustrationen fehlen, und das ist kein Nachteil.

Aus fernen Welten. Eine volkstümliche Himmelskunde von Bruno Bürgel. Mit zahlreichen Abbildungen (432 Seiten). — Verlag von Ullstein & Co., Berlin-Wien — Preis 3,— *M.*

Ein im wahren Sinne des Wortes volkstümliches astronomisches Werk wird uns hier geboten. Der Verfasser wendet sich an das große Publikum, gibt in leicht verständlicher Form Aufklärung über alle wichtigen Fragen in der Himmelskunde und führt das gewaltig große Feld der Astronomie dem Leser in äußerst interessanter und spannender Weise vor Augen.

Der Preis des Buches muß mit Rücksicht auf das Gebotene als billig bezeichnet werden. Für alle Mannschafts- und Schiffsbibliotheken kann das Werk warm empfohlen werden. Frk.

Brockmann, Clara: **Die deutsche Frau in Südwestafrika.** Ein Beitrag zur Frauenfrage in unsern Kolonien. Berlin 1910. — E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin SW 68, Kochstraße 68—71. — Preis 1,— *M.*

Die Frauenfrage ist in unserm Zeitalter, das Neigungsheiraten kaum mehr kennt, bitter ernst. Wenn sie auch unsern Leserkreis im allgemeinen nichts angeht, so gilt doch nicht das gleiche von dem obigen Thema, das einen sehr wichtigen Gegenstand der Kolonialliteratur erörtert. Südwestafrika kann erst ganz unser werden, wenn es von deutschen Ansiedlern in ausreichender Zahl bewohnt wird, und zu dieser Besiedlung gehört die Frau, als Hausfrau, als Hausverwalterin, als Lehrerin

und in zahlreichen anderen Beziehungen. Die Frau, der die Auswanderung nach Südwest als Ziel vorschwebt, der Vater, der zu solchen Wünschen seine Entscheidung treffen soll, finden beide in obigem Buch eine auf reicher Erfahrung beruhende und nüchtern und verständig gehaltene Belehrung.

Aus **„Natur und Geisteswelt"** liegen uns drei Bändchen Nr. 277, 278 und 279 vor, enthaltend die Länderkunde des Orients. Der erste Band behandelt die Atlasländer — Marokko, Algerien, Tunis — der zweite die horizontal gelagerten Regionen Nordafrikas und Vorderasiens, der dritte die vorderasiatischen Faltengirlanden.

Die Tropen-Apotheke. Von Otto Braemer. Band 17 von Süsserotts Kolonialbibliothek. — Preis 2 *M.*

Wie vor 3 Jahren ein „Kolonial-Kochbuch" — siehe „Marine-Rundschau", 1907, S. 270 —, so bringt Süsserotts Bibliothek nunmehr eine Tropen-Apotheke. Das Werkchen ist bestimmt als Ratgeber für die weit von ärztlicher Hilfe wohnenden Farmer und Kolonisten und soll sie instandsetzen, in vorkommenden Fällen die Bestände ihrer Hausapotheke sachgemäß auszunutzen. Außerdem enthält es Ratschläge und Vorbeugungsmittel für die gesunden Tage. So erscheint das kleine Buch als schätzenswertes Hilfsmittel für die Landsleute draußen, es wird aber auch für die Pharmazeuten und Fabrikanten einschlägiger Artikel von Nutzen sein, weil sie daraus entnehmen können, welche Arten von Mitteln und welche Packungen und Dosierungen in den Kolonien hauptsächlich gebraucht werden. Die Süsserottsche Bibliothek erfährt dadurch eine zweckentsprechende Ergänzung.

Dues and Charges on Shipping in Foreign and Colonial Ports. A Manual of Reference for the Use of Shipowners, Shipbrokers, and Shipmasters. Originally Compiled by G. D. Urquhart. Fourteenth Edition. — Royal 8vo, Cloth, 1720 Pages. — 40 s. net.

Das vorbezeichnete Manual enthält eine alphabetisch geordnete Reihe kurzer Abhandlungen über sämtliche am Weltverkehr beteiligten Häfen, auch solche untergeordneter Bedeutung. Jede Darstellung führt auf: die geographische Belegenheit, die Bevölkerungsziffer, Angaben über die Hauptgegenstände des Imports und Exports, über die für den Verkehr vorhandenen Einrichtungen des Hafens, Zeitsignale, Lotsenwesen und Schlepper, ferner über die Hafengebühren und endlich über die örtlichen Gepflogenheiten des Verkehrs, Liegetage usw. Im ganzen sind in dieser Weise über 3000 Plätze behandelt, und das Werk bildet demgemäß einen sehr starken Band. In deutscher Sprache ist etwas Ähnliches, soweit unsere Kenntnis der einschlägigen Literatur reicht, bisher nicht vorhanden.

Die Optische Anstalt C. P. Goerz, Berlin-Friedenau, legte uns ihren **„Neuen Offizier-Mentor Gnom"** vor, ein kleines Büchelchen, das den Ferngläsern der Firma beim Verkauf beigegeben wird und in ihrer Lederumhüllung Platz findet. Das Büchelchen enthält eine Reihe wichtiger Notizen über die Marschtiefen kriegs- und friedensstarker Formationen, über Marschleistungen, Bedarf an Wagen, Frontbreiten, Herstellungszeiten von Feldbefestigungen u. a. m. sowie ein Kalendarium mit kriegsgeschichtlichen Daten. Zwei zum Auflegen auf die Generalstabskarte bestimmte „Marschskizzen" lassen erkennen, wo sich bei Aufrechterhaltung der ordnungsmäßigen Abstände die einzelnen Truppenteile im Gelände befinden — ein für die Befehlserteilung sehr wichtiges Hilfsmittel. Nach Angaben der Firma soll sich der „Mentor" bereits außerordentlicher Beliebtheit erfreuen. Wir erfüllen gern ihren Wunsch, auf das anscheinend sehr zweckmäßige Werkchen auch unserseits hinzuweisen.

Von Fritz Jacobs, von dem wir ein Werkchen im Jahrgang 1907, Seite 1507 erwähnten, liegen uns zwei neue kleine Dichtungen vor, **„Die Linientaufe"**, humoristischer Brauch aus dem Seemannsleben, und **„Wind und Wogen!"** Tragödie aus dem deutschen Seemannsleben. Im Selbstverlag des Verfassers, Preis 1,50 bzw. 1,25 *M*. — Druck von O. H. Bloch, Mühlheim a. d. Ruhr. — Beide Stücke dürften, wenn auch das zweite gewisse Anforderungen stellt, für Liebhaberaufführungen in Marinekreisen bestimmt sein. Wir hielten einen Hinweis auf die hübschen und stimmungsvollen Sachen für entsprechenden Bedarf angebracht.

Deutscher Camera-Almanach. Jahrbuch für die Photographie unserer Zeit. 6. Band (für das Jahr 1910). Begründet von Fritz Loescher, fortgeführt von Otto Ewel. Ein Großoktavband von etwa 300 Seiten mit 130 Reproduktionen hervorragender Aufnahmen des letzten Jahres. Preis in Büttenumschlag 4,—, in Leinenband 5,— *M*. — Verlag von Gustav Schmidt in Berlin W 10.

Wir bedauern lebhaft, daß der Raum und der Charakter unseres Blattes uns gleicherweise nicht gestatten, den Camera-Almanach nach Verdienst zu würdigen. Dieses Buch ist nicht so sehr ein Lehrbuch für photographische Betätigung als vielmehr zugleich eine von feinstem Kunstgefühl diktierte Anleitung für den Photographen bezüglich seiner Stellung zum Objekt, der Rücksichten auf die Fläche und der Einfügung des Bildes in den durch die Fläche geschaffenen Rahmen. Bemerkenswert erscheint uns, daß die immerhin noch harten Erzeugnisse der Farbenphotographie in dem Almanach fehlen. Für unsere besondere Pflicht halten wir es, alle Fach- und Amateurphotographen in unserm Leserkreise auf diese hochinteressante uns nunmehr zum vierten Male vorliegende Veröffentlichung hinzuweisen.

Das Buch vom Kriege. Der Militär-Klassiker der Chinesen. Verdeutscht von Bruno Navarra. Mit Bildern nach chinesischen Originalen und einem Anhang „Altchinesische Kriegsgesänge". — Berlin 1910. Verlag von Boll u. Pickardt — Preis 1,50 *M*.

Die Kriegskunst ist veränderlich und zugleich enthält sie Grundsätze von dauernd sich gleichbleibender Bedeutung, das lehren uns die Aufzeichnungen der chinesischen Heerführer Sutzu und Wutzu, die vor ungefähr 2000 Jahren gelebt haben, und deren Inhalt uns durch die oben bezeichnete Übersetzung vermittelt wird. Wer Clausewitz kennt, wird mit Staunen die nahe Verwandtschaft seiner Grundanschauungen mit den Aufzeichnungen der beiden Chinesen feststellen, deren Leben und Kämpfen um so viele Menschenalter hinter uns liegt. Jeder Soldat wird das eigentümliche und mit eigenartigem Geschmack ausgestattete Büchlein mit hohem Interesse lesen.

Reiterdienst. Kritische Betrachtungen über Kriegstätigkeit, Taktik, Ausbildung und Organisation unserer Kavallerie. Von v. Bernhardi, General der Kavallerie z. D. — Berlin 1910. E. S. Mittler & Sohn. — Preis 8,50 *M*.

Der Verfasser ist der Ansicht, daß sich unsere Kavallerie zur Zeit noch in einem Übergangsstadium befinde. Vielfach beherrschten noch veraltete Ansichten die Ausbildung wie die Führung, während die Anforderungen des modernen Krieges noch nicht in vollem Umfang erkannt seien. Von diesem Gesichtspunkte aus untersucht General v. Bernhardi zunächst die Kriegstätigkeit der Kavallerie und leitet daraus auf Grund seiner reichen praktischen Erfahrung die Grundsätze der Ausbildung im Frieden wie der Organisation ab. Die Ausführungen sind in fortschrittlichem, kritischem Geist geschrieben und nicht nur für die Reiterwaffe, sondern für alle Offiziere von hohem Interesse.

Mischtschenko. Erinnerungen aus dem Russisch-Japanischen Kriege. Von Apuschkin. Deutsche Übersetzung von Kaulberg. — Verlagszentrale Alliance, Berlin.

Der General Mischtschenko war im Kriege 1904/05 einer der populärsten russischen Führer. Der für den General begeisterte Verfasser erzählt seine persönlichen Erlebnisse beim Detachement des Generals, die in vieler Hinsicht interessant sind. Die Übersetzung könnte besser sein.

Die Festung in der heutigen Kriegführung. 1. Abteilung: Das Wesen des Festungsbaues, die Landesbefestigung. Von Schröter, Oberst. 3. Auflage. — Berlin 1910. E. S. Mittler & Sohn. — Preis 4,50 *M.*

In erschöpfender und klarer Weise werden die allgemeinen Fragen der Landesbefestigung behandelt. Der Zusammenhang des Festungbaues mit dem Festungskriege und die Bedeutung der Festung für die Operationen des Feldkrieges sind in einer Weise geschildert, die man als mustergültig bezeichnen muß. Auch ist eine gute, durch zahlreiche Skizzen erläuterte Übersicht der Landesbefestigung der europäischen Staaten beigefügt.

Japanisches Exerzier-Reglement für die Infanterie vom 8. November 1909. — Oldenburg 1910. G. Stalling. — Preis 1,20 *M.*

Die Übersetzung rührt von deutschen, nach Japan kommandierten Offizieren her. Die japanischen Dienstvorschriften beanspruchen als Niederschlag der neuesten Kriegserfahrungen unser besonderes Interesse. Es ist sehr interessant zu verfolgen, wie diese Erfahrungen in dem neuen Reglement für die Infanterie ausgenutzt sind und wie dieses Reglement bei aller Übereinstimmung mit der entsprechenden deutschen Vorschrift doch in manchen Punkten seine eigenen Wege geht.

Vierteljahrshefte für Truppenführung und Heereskunde. Herausgegeben vom Großen Generalstab. 7. Jahrgang. 1910. 1. Heft. Jährlicher Bezugspreis 15 *M.* — Berlin, E. S. Mittler & Sohn.

Die Vierteljahrshefte behaupten eine vorwiegende Stelle unter den militärischen Zeitschriften und erfreuen sich einer außerordentlichen Verbreitung. Es genügt daher, erneut auf ihre Bedeutung hinzuweisen.

Das gezogene Schrapnell. Von R. Wille, Generalmajor z. D. — Berlin 1910. Verlag von R. Eisenschmidt, Verlagsbuchhandlung für Militärwissenschaften im Offizierverein. — Preis 1,60 *M.*

Die bisherigen Schriften des Verfassers in dieser Angelegenheit, und zwar „Gezogenes Schrapnell mit Langgeschoßfüllung" und „Zur Frage des Schrapnells mit Langgeschoßfüllung" wurden im Aprilheft 1909 der Marine-Rundschau, Seite 502 und Juliheft 1908 (nicht 1907 wie infolge eines Druckfehlers im Aprilheft 1909 angegeben) besprochen. Inzwischen sind, wie vorausgesehen, Erwiderungen darauf von Generalmajor Bahn in den Artilleristischen Monatsheften (Nr. 26, Seite 127) und von Hauptmann Joseph Lemešić, Edlen v. Bebrinagornja in „Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens" (1909, Heft 6, Seite 456) veröffentlicht worden, die sich keineswegs mit allen Ausführungen des Generalmajors Wille einverstanden erklären. Das vorliegende Heft ist die Antwort auf diese Erwiderungen.

Der Verfasser kommt schließlich zu dem Resultat, daß für ihn trotz aller Bedenken und Zweifel die Herstellung des gezogenen Schrapnells in brauchbarer, geeigneter Form nur eine Frage der Zeit sei und beharrliche zweckentsprechende praktische Versuche die Verwendbarkeit eines solchen Geschosses erweisen werden. Frk.

Die taktische Verwendung der schweren Artillerie. Von Friederich, Hauptmann. — Berlin 1910. Eisenschmidt. — Preis 1,80 *M.*

Die schwere Artillerie ist im Feldkriege eine moderne Waffe, die sich ihren Platz unter den anderen Waffen zu erkämpfen bestrebt ist. Ihre Verwendung muß jedem Offizier ebenso bekannt sein, wie die der Feldartillerie. Ihre Kenntnis ist aber wohl noch nicht hinreichend verbreitet. Das vorliegende Buch gibt an der Hand eines Beispiels einen vortrefflichen Anhalt für die taktische Verwendung der schweren Artillerie und kann daher Offizieren aller Waffen sehr empfohlen werden.

Neu erschienene und unter „Literatur“ nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem Stern [*] bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

* Arbuthnot, Sir R. K.: Commander's order book. London 1910. J. Griffin & Co. 2 s 6 d.

* Atkinson, C. T.: Letters and papers relating to the first Dutch war 1652 to 1654. Vol. IV. — London 1910. Navy Record Society. 15 s.

* Attwood, E. L.: War-ships. 4. Edition. London 1910. Longmans, Green & Co. 10 s 6 d.

* Bürger, Prof. Dr. O.: Die Robinson-Insel. Leipzig 1909. Th. Weicher. 3,00 *M.*

* Calmon-Meisan: L'amiral d'Estaing 1729—1794 Paris 1910. Calmann-Lévy. 6,00 *M.*

* Foerster, W.: Prinz Friedrich Karl von Preußen. Denkwürdigkeiten aus seinem Leben. 1. Band: 1828—1864. — Stuttgart und Leipzig 1910. Deutsche Verlags-Anstalt. 10,00 *M.*

* Hill, F. St.: The romance of the American navy. 1775 to 1909. New York 1910. G. P. Putnam's Sons. 12 s 6 d.

* Holmboe, C. F.: Die Heißdampf-Schiffsmaschine. Berlin 1910. W. Ernst & Sohn. 3,20 *M.*

* Graf Hue de Grais: Handbuch der Verfassung und Verwaltung in Preußen und dem Deutschen Reiche. 20. Auflage. — Berlin 1910. J. Springer. 7,50 *M.*

* Lybeck, O.: Svenska sjöslag. Stockholm 1910. Generalstabens Litogr. Anst. 3,50 *M.*

* Marcks, E.: Die Einheitlichkeit der englischen Auslandspolitik von 1500 bis zur Gegenwart. — Stuttgart und Berlin 1910. J. G. Cotta. 1,00 *M.*

* Ravizza, F.: La conquista dell' Atlantico. Milano 1910. F. Treves. 3,50 *M.*

Robertson, J. M.: Patriotismus. Militarismus. Imperialismus. Dresden und Leipzig 1910. E. Pierson. 3,50 *M.*

* Ulmer, Dr. F.: Signale in Krieg und Frieden. Leipzig 1910. Quelle & Meyer. 2,00 *M.*

Wüstendörfer, Dr. H.: Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtvertrages. Band 1. — Dresden 1910. O. V. Böhmert. 7,20 *M.*

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiffs- und Maschinenbau, Kessel.

Les futures cuirassés de 23 500 tonnes.	Y., Nr. 1671, 19. 3. 10.
The national experimental tank.	E., 18. 3. 10.
Impulse marine turbines in Germany.	Ebenda.
The stability of ships.	Ebenda.
Engine-rooms. Ancient and modern.	Ebenda.
H. M. S. »Lion«.	S. A. Suppl., 12. 3. 10.
The »Whip-Creation« battleship.	S. A., 12. 3. 10.
Description and trials of torpedo-boat destroyers »Flusser« and »Reid«.	Journ. of the Americ. Society of Naval Eng., Vol. XXII, Nr. 1.
Propelling machinery of warships.	Ebenda.
U. S. battleships »North Dakota« and »South Carolina«.	Ebenda.
Die Kessel- und Maschinenanlage des deutschen Artillerietenders „Drache".	S., Jahrg. 11, Nr. 12, 13.
Die Entwicklung der Maschinenanlagen in der englischen Marine.	Ebenda. Nr. 12.
Ein hydraulisches Steuerungsgetriebe für Schiffsturbinen.	Das Schiff, 25. 3. 10.
Screw-propellers and propulsion.	Eg., 25. 3. 10.
Mechanical gearing for marine turbines.	Ebenda.
Le croiseur-cuirassé grec »Averoff«.	Y., Nr. 1673, 2. 4. 10.
Internal-combustion marine engines.	Eg., 1. 4. 10.
Screw-propeller problems.	E., 1. 4. 10.
The new Argentine »Dreadnoughts«.	S. A., 26. 3. 10.
Stapellauf S. M. S. „Zrinyi".	Die Flagge, 1910, Nr. 4.
Umbau der „Habsburg"-Klasse.	Ebenda.
Das Schiffbau-Stahlkontor und die deutsche Schiffbauindustrie.	Zentralbl. der Hütten- u. Walzwerke, 1910, Nr. 9.
Die Dampfturbine als Betriebsmaschine für Kriegschiffe.	M. S., 1910, Nr. 4.
Zur Lösung der Propellerfrage.	Die Turbine, 6. Jahrg., 13. Heft.
The new method of reversing turbines.	S. A. Suppl., 2. 4. 10.
A new british battleship »Colossus«.	Eg., 8. 4. 10; N. M. R., 13. 4. 10.
Early model experiments.	Eg., 8. 4. 10.
Warships of the world.	E., 8. 4. 10.
The projected French 23 400 ton battleship.	Ebenda.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Die ältesten Untersuchungen über die Verbrennung von Schwarzpulver.	Z. S. u. S., 1910, Nr. 6.
Die Fortschritte im Geschützbau. Von J. Castner.	Stahl und Eisen, 1910, Nr. 3.
Experimental bombardement of the »Jéna«.	S. A. Suppl., 12. 3. 10.
Selbstladegewehre.	U., Jahrg. 12, Nr. 7.

Die Zündschnüre und ihre Fertigung.	Z. S. u. S., 1910, Nr. 7.
Über das Anschießen der Gewehre.	J. A. M., April 1910.
Relative gun power. Broadsides of armoured ships.	N. M. R., 13. 4. 10.
Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.	
Die ersten Holland-Boote der österreich-ungarischen Kriegsmarine.	S., Jahrg. 11, Nr. 12.
H. M. torpedo boat destroyer »Zulu«.	E., 25. 3. 10.
Le contre-torpilleur »Voltigeur«.	Y., Nr. 1672, 26. 3. 10.
La réorganisation des defenses sous-marines.	Y., Nr. 1673, 2. 4. 10.
Dauer- und Manöverfahrten der französischen Unterseeboote.	M. S., 1910, Nr. 4.
A new type of torpedo boat.	S. A., 2. 4. 10.
Das Über- und Unterseeboot, System Carl Bayer.	K. T., 1910, Nr. 4.
Küstenverteidigung, Landungen.	
Tätigkeit der Küstenartillerie im Kampf gegen die Flotte.	M. A. G., 1910, Nr. 3.
Der Küstenkrieg.	U., Jahrg. 12, Nr. 7.
Marine- und militärische Fragen.	
Naval war staff.	N. M. R., 16. 3., 30. 3., 6. 4., 13. 4. 10.
Progress of the German navy. What has been accomplished in twenty years.	Ebenda. 16. 3. 10.
Le recrutement par le rang.	Y., Nr. 1671, 19. 3. 10.
Parliament and the navy.	Eg., 18. 3. 10.
The battleship of the future.	Ebenda und N. M. R., 23. 3. 10.
Attack of warships and tables of fire effect.	Journ. of the Americ. Society of Naval Eng., Vol. XXII, Nr. 1.
Automobil und Luftfahrzeug im Aufklärungsdienst.	U., Jahrg. 12, Nr. 7.
The navy personnel bill.	A. N. J., 12. 3., 16. 3., 2. 4. 10.
Engineers in the navy.	Eg., 25. 3. 10.
The Dreadnought controversy.	E., 25. 3. 10.
Études maritimes et économiques.	L. M., 1910, Nr. 3.
War on sea and land.	N. M. R., 30. 3. 10.
Heligoland. Its potential value as a German torpedo base.	Ebenda. 30. 3. 10.
The growth of fleets. Great Britain, France and Germany.	Ebenda.
L'éclaireur d'escadre moderne.	Y., Nr. 1673, 2. 4. 10.
The recognition of warships. Nationality.	Nautical Magazine, April 1910.
The war navies. 1900—1910.	U. S. M., April 1910.
Battle practice inequalities.	N. M. R., 6. 4. 10.
Fleets in the North Sea.	Ebenda.
The French naval staff.	Ebenda.
L'avancement dans les équipages.	M. d. F., 1910, Nr. 14.
Lessons in naval strategy.	A. N. G., 9. 4. 10.
Le décret de réorganisation des flottilles.	Y., Nr. 1674, 9. 4. 10.
Der Ausbau der Flotten der größeren Seemächte.	J. A. M., April 1910.
L'armement nécessaire.	M. F., April 1910.

Les officiers de marine doivent naviguer.	M. F., April 1910.
Projet de loi navale sur la constitution de la flotte.	Ebenda.
Die Neutralität Hollands und seine Bedeutung in einem englisch-französisch-deutschen Kriege.	N. M. B., 8. 4. 10.

Marine- und Militärpolitik, Statswesen.

Navy estimates.	E., 18. 3. 10; N. L. J., April 1910; N. M. R., 16. 3., 23. 3. 10; M. d. F., 1910, Nr. 12, 13.
The cost of sea power.	N. M. R., 16. 3. 10.
The two-power standard.	Ebenda und 23. 3. 10.
Some naval problems.	A. N. G., 26. 3. 10.
Naval expenses and national wealth.	Ebenda.
Le programme naval.	M. d. F., 1910, Nr. 13; La Vie Maritime, 25. 3., 10. 4. 10; L. M., 1910, Nr. 3; E., 1. 4. 10.
Englands peril.	A. N. G., 2. 4. 10.
Der Marinevoranschlag 1910 für die französische Marine.	M. S., 1910, Nr. 4.
Die Flotte und Flottenpolitik der Vereinigten Staaten.	D. F., 1910, Nr. 4.
La marine au parlement. La mise en chantier de deux cuirassés.	M. d. F., 1910, Nr. 14.
La marine au sénat. Rapport de M. Monis sur le budget.	Y., Nr. 1674, 9. 4. 10.
Budget de la marine. Rapport de H. Michel.	M. F., April 1910.

Bildungswesen.

Les écoles de la marine et leur rattachement au service central.	La Vie Maritime, 25. 3. 10.
Scuole navali inglesi.	Ri. M., 1910, Nr. 2.

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Felsenbohrschiff für Triest.	Ztschr. d. Vereins dtsch. Ingenieure, 1910, Nr. 13.
Le port de Saint-Nazaire.	La Vie Maritime, 25. 3. 10.
Der Panamakanal.	Lloyd-Nachrichten, Nr. 113.
Le ports de guerre américains.	L. M., 1910, Nr. 3.
Der Hafen von Constanza.	A. E. G. Zeitung, April 1910.
The Panama canal, its strategic and economic value.	Journ. of the Royal Artillery, März 1910.
Cöln am Rhein als Seehafen.	D. F., 1910, Nr. 4.
Austria's Black-Sea-Baltic canal.	E., 8. 4. 10.

Sanitätswesen.

La neuropsychiatrie dans la marine.	A. M. N., 1910, Nr. 2.
L'hygiène navale dans une flottille de contre-torpilleurs.	Ebenda. Nr. 3.
Le service médical dans la marine anglaise.	R. M., 1910, Nr. 2.
Einige interessante Fälle aus der Tropenpraxis.	S. T. H., 1910, Nr. 7.

Zur Farbensinn- und Sehprüfung im ausübenden Marinedienste.	M. S., 1910, Nr. 4.
Die Grenzzustände in Armee und Marine.	Deutsche militärärztl. Zeitschrift, 1910, Nr. 7.
Rechtsfragen.	
Vom Wesen des internationalen Rechts.	Zeitschrift für internationales Recht, Band 20, 1. Heft.
Die Freiheit der Meere.	U., Jahrg. 12, Nr. 7.
Kolonialfragen.	
Ein lehrreiches Stück aus Frankreichs kolonialer Zeitgeschichte.	D. K. Z., 1910, Nr. 12.
Das erste Vierteljahrhundert deutscher Kolonialwirtschaft.	Ztschr. f. Kolonialpolitik, 1910, Nr. 3.
Die Eingeborenenfrage in den deutschen Schutzgebieten.	Ebenda.
Wieweit sind die in deutschen Kolonien abgeschlossenen Verträge während eines deutsch-englischen Krieges gültig?	Ebenda.
Unsere Marine im Dienste der kolonialen Bewegung.	U., Jahrg. 12, Nr. 7.
Allgemeine Betrachtungen über die Auswanderung nach den Kolonien.	Koloniale Zeitschrift, 1910, Nr. 8.
Geld, Maße und Gewichte in den deutsch-afrikanischen Kolonien.	Ebenda. Nr. 7.
Yacht- und Sportangelegenheiten.	
Die Schoneryacht „Susanne".	Wassersport, 1910, Nr. 12.
Modellyachtbau.	D. Y., 1910, Nr. 6, 7.
Kleine Kreuzeryacht für Binnengewässer.	Wassersport, 1910, Nr. 13.
Die deutsch-amerikanischen Sonderklassen. Wettfahrten 1911.	Ebenda.
The Philadelphia—Havana power boat race.	N. G., 10. 3. 10.
Die dänische Oeresund-Sonderklasse.	D. Y., 1910, Nr. 7.
Geschichtliches.	
Über Antwerpens militärische und maritime Entwicklung und Bedeutung, besonders die Belagerung von 1832. Von W. Stavenhagen.	M. W., 1910, Nr. 38, 39, 44.
Die Seegeltung im dreißigjährigen Kriege.	Die Flagge, 1910, Nr. 4.
Hvad var Peder Skram?	T. f. S., April 1910.
La battaglia di Castro 1350.	Ri. M., 1910, Nr. 2.
The Trafalgar roll.	U. S. M., April 1910.
The war with Spain in 1898: The battle of Santiago.	Ebenda.
Technische Fragen, Elektrizität, Telegraphie.	
Quelques mots sur la télégraphie sans fil.	Y., Nr. 1671, 1672, 19. 3., 26. 3. 10.
Electric waves and the electromagnetic theory of light.	Eg., 18. 3. 10.

High speed telegraphy.	S. A., 12. 3. 10.
Die Beseitigung des Kesselsteins mittels Stichflamme.	Prometheus, Nr. 1066.
Entwicklung des deutschen Kabelnetzes.	D. F., 1910, Nr. 4.
Luftschiffahrt und drahtlose Telegraphie.	Jahrbuch der drahtlosen Telegraphie, Band 3, Seite 392.

Nautische Fragen.

Die Funkentelegraphie im meteorologischen Wetterdienst.	U., Jahrg. 12., Nr. 7.
A magnetic chart of the world.	S. A. Suppl., 19 3. 10.
Das Für und Wider der Monddistanzen.	H., 1910, Nr. 13.
La lithologie sous-marine.	R. M., 1910, Nr. 2.
Genauigkeit und Wert von Kimmtiefenmessungen.	A. H., 1910, Nr. 4.
Über astronomische Ortsbestimmung im Luftschiff.	Ebenda.

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Die deutschen Schiffahrtsabgaben und das Ausland.	Grenzboten, 1910, Nr. 11, Seite 508.
Le régime des ports de commerce.	Y., Nr. 1672, 26. 3. 10.
Der Norddeutsche Lloyd 1909.	Lloyd-Nachrichten, Nr. 113.
Bestand der Weserflotte 1910.	Ebenda.
Die neue italienische Subventionsvorlage.	Ebenda.
Nordamerikanische Schiffahrtssubventionen.	Ebenda.

Handels- und Verkehrswesen.

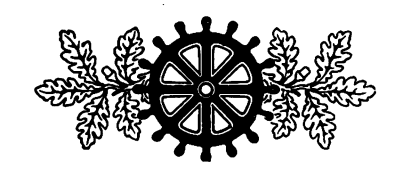
Deutschlands Handel 1909.	Lloyd-Nachrichten, Nr. 113.

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Motor lifeboat's of the Royal national lifeboat institution.	E., 25. 3. 10; Eg., 1. 4. 10.
Rapport de fin de campagne de pêche.	R. M., 1910, Nr. 2.
Die drahtlose Telegraphie in der Seefischerei.	M. S. V., 1910, Nr. 4.
Ort und Ursache der Strandungen deutscher Seeschiffe.	A. H., 1910, Nr. 4.
Die deutschen Fischdampfertypen.	S., Jahrg. 11, Nr. 13.

Verschiedenes.

Necessity of press censorship in war.	U. S. M., April 1910.
Postalisches aus Britisch-Westindien und die Anfänge transatlantischer Postschiffahrt.	Archiv für Post und Telegraphie, 1910, Nr. 6.
Eine neue deutsche Antarktische Expedition.	A. H., 1910, Nr. 4.



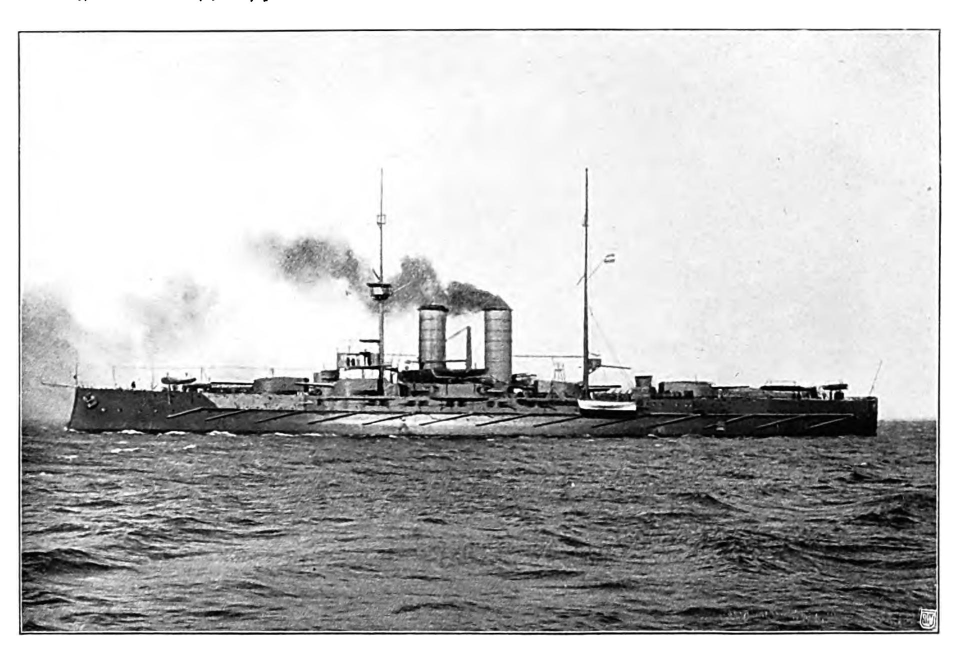
Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. Ma. = Armée et Marine. — A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — D. A. = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — D. Y. = Die Yacht.
E. = Engineer. — Eg. = Engineering.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. B. = Marineblad. — M. E. = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. — M. G. = Militärgeographie.
M. Sb. = Morskoi Sbornik. — M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. = The Navy (Washington).
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal. — N. M. B. = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. N. = Questions navales. — R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina. — Ri. M. = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — S. A. = Scientific American. — Sf. = Seefahrt.
St. = Streffleurs Militärische Zeitschrift.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine. — Y. = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage kommen.



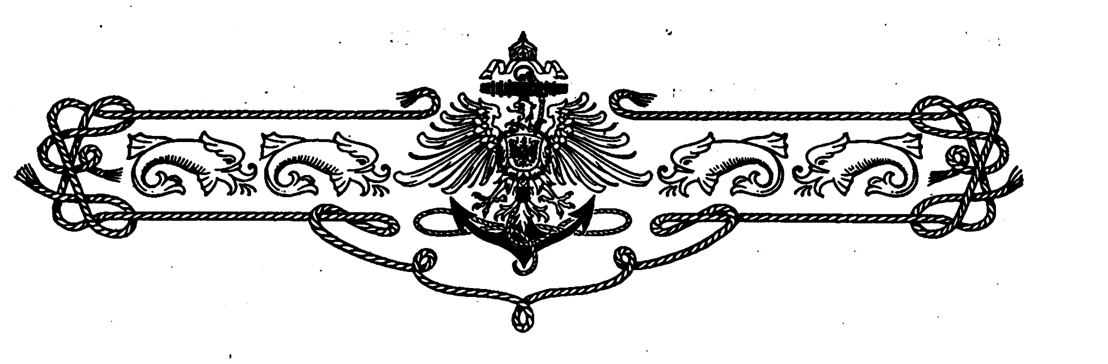
Gedruckt in der Königl. Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, Kochstraße 68–71.



Phot. Alois Beer, Klagenfurt.

Österreich-ungarisches Linienschiff „Erzherzog Franz Ferdinand“.

Deplacement 14 500 Tonnen, Länge 131 m, Breite 24,5 m, Tiefgang 8,1 m; Maschinenleistung 20 000 PS; Geschwindigkeit 20 kn. Armierung: vier 30,5 cm-Geschütze L/45 und acht 24 cm-Geschütze L/45 in Doppeltürmen, zwanzig 10 cm-SK in Kasematten, zwei 4,7 cm-SK, zwei Maschinengewehre, drei Torpedorohre.



Gedenktage.

Der Juni 1910 ist überreich an Tagen, an denen wichtige, die Marine betreffende Ereignisse zum zehnten Male wiederkehren. Solcher Tage zu gedenken, auf sie hinzuweisen, sich des damals Erreichten zu freuen, ist das Recht der Mitlebenden, wird in unserer schnell vergessenden, nüchternen Zeit zur Pflicht.

Die junge Marine, die, ungleich der großen preußisch-deutschen Armee, über eine historische, sich über Jahrhunderte erstreckende Tradition noch nicht verfügt, muß darauf bedacht sein, daß das, was an bemerkenswerten Vorkommnissen auf dem Felde der Ehre oder in friedlicher, bedeutungsvoller Arbeit gewonnen wurde, lebendig im Gedächtnis aller ihrer Angehörigen bleibt und so das Material nicht verloren geht, aus dem sich schließlich das stolze Gebäude einer von Mund zu Mund weiter gesprochenen, zur Nacheiferung anspornenden Tradition aufbaut.

In den ersten Junitagen des Jahres 1900 fanden im Deutschen Reichstage die abschließenden Beratungen über das heute noch gültige, durch die Novellen von 1906 und 1908 im Sinne der Gesetzgeber und seines ursprünglichen Gedankens folgerichtig ergänzte, in seinen Grundlagen aber dadurch nicht veränderte, nunmehr in 10 Jahren bewährte Flottengesetz statt, das am 6. Juni 1900 in zweiter Lesung mit 201 gegen 103 Stimmen unter lebhaftem Beifall des Hauses angenommen und unter dem 14. Juni 1900 nach erfolgter Genehmigung durch den Bundesrat als „Gesetz, betreffend die deutsche Flotte" veröffentlicht wurde. Dies Gesetz verdoppelte den bisherigen Schiffsbestand, regelte die Indiensthaltungen und den gleichmäßigen Ausbau der Seemacht, den automatischen Ersatz der veralteten Schiffe in bestimmten Fristen und die dem Anwachsen des Materials angepaßte Vermehrung des Personals der Marine. Seit der Gründung des Deutschen Reiches ist kein Gesetz gemacht worden, das von so einschneidender Bedeutung für die Wehrhaftigkeit Deutschlands, für den Schutz seiner wirtschaftlichen Interessen und für seine politische Stellung war, wie dieses. Gegenwart und Zukunft der Flotte beruhen auf ihm.

Die ganze Marine und mit ihr alle überzeugten Anhänger des Gedankens, daß das heutige Deutsche Reich zum Schutze seiner gewaltig angewachsenen, auf alle Gebiete unseres Wirtschaftslebens übergreifenden See- und Handelsinteressen eine achtunggebietende Flotte braucht, werden sich bei der Wiederkehr des 10jährigen Geburtstages dieses Gesetzes in Dankbarkeit derer erinnern, die es schufen und seine Durchführung sichern halfen. Insbesondere wird diese dankbare Erinnerung sich erstrecken auf den Allerhöchsten Kriegsherrn, dessen ernstes Wort „Bitter not tut uns eine starke deutsche Flotte" die nationale Bewegung auslöste, die eine wichtige und unentbehrliche Begleiterscheinung dieser gesetzgeberischen Tat war. Sie wird sich auch ausdehnen auf die Männer, die die geistigen Urheber der bewährten Form des Gesetzes waren, und auf die patriotische Volksvertretung, die, überzeugt von der Größe der neuen Aufgabe und von der Unzulänglichkeit der bisherigen Methode des alljährlichen Feilschens um einzelne kleine Schiffe, der Regierungsvorlage nach gründlicher Prüfung und Umarbeitung zur Annahme verhalf. Auch aller derer soll dankbar gedacht werden, die tatkräftige Helfer am nationalen Werk wurden, jener Männer der Wissenschaft und der Kunst, der großen Vereine, der patriotischen Presse, deren Ziel es in dieser bewegten Zeit war, den Sauerteig des Verständnisses für die Anforderungen einer neuen Zeit in die breite Masse des Volkes hineinzutragen und durch harte, selbstlose Arbeit den Boden für die heute Allgemeingut gewordene Überzeugung von der Notwendigkeit einer Verbesserung unserer Seerüstungen erfolgreich zu lockern.

Aber auch zahlreiche sonstige Gedenktage weist der Juni auf. Während 1900 daheim im Reichstage das Flottengesetz beraten und geprüft wurde, spitzten sich die schon seit einiger Zeit bedrohlichen Verhältnisse in China in besorgniserregender Weise zu. Es schien fast, als solle dem deutschen Volk durch Beispiele gezeigt werden, daß der Flotte überraschend schnell wichtige und schwere Aufgaben entstehen können. Die ausgedehnte Boxerbewegung im nördlichen China nahm eine Form an, die es wahrscheinlich machte, daß hinter diesen fanatischen Banden noch stärkere Kräfte standen.

Auf den aus Peking erschallenden Notschrei der dortigen Gesandtschaften hin wurde der bekannte Vorstoß der Landungskorps der auf Taku-Reede versammelten Schiffe der verschiedenen Nationen unternommen, der unter dem Namen der Seymour-Expedition (10. bis 27. Juni 1900) trotz seines Mißerfolges allen Beteiligten zu unsterblichem Ruhm verholfen hat. An die deutschen Landungskorps der „Hertha", „Hansa", „Kaiserin Augusta" und „Gefion" (23 Offiziere, 489 Mann, 4 Maschinengeschütze) unter der Führung des Kapitäns zur See v. Usedom erging in der Nacht vom 21. zum 22. Juni jener später zum Schlagwort gewordene, überall in Deutschland lebhaften Wiederhall findende Ruf „Germans to the front", ein Beweis der Wertschätzung, deren sich die deutschen Seeleute bei ihren Mitkämpfern erfreuten, eines Vertrauens, dessen sie sich durch ihr Verhalten in den Kämpfen bei Langfang, Lofa, Yangtsun, Peitsang und bei Erstürmung des Hsiku-Arsenals würdig gemacht hatten und das sie später bei den Kämpfen in und um Tientsin weiter rechtfertigten.

Während die gelandeten deutschen Mannschaften sich auf diesem Vorstoße und Rückzuge vor überlegenen Streitkräften das Lob ihres Führers, des Admirals Seymour, dessen Führung sie sich willig unterstellt hatten, verdienten: „Was den Mut und die hohe Disziplin anbetrifft, die von allen Offizieren und Mann-

schaften Seiner Kaiserlichen Majestät bewiesen wurde, so vermag ich nur zu sagen, daß sie der hohen Traditionen des großen Deutschen Reiches vollauf würdig waren", spielte sich im Peiho-Gebiet die denkwürdige Eroberung der Taku-Forts (17. Juni) ab, bei deren Erwähnung die Namen des deutschen Kanonenbootes „Iltis" und seines Kommandanten, des Korvettenkapitäns Lans, immer mit an erster Stelle genannt werden müssen. Was das Feuer der kleinen Kanonenboote entscheidend vorbereitet hatte, die Niederkämpfung der starken, weit überlegenen und modern armierten Küstenforts, vollendete der Angriff der internationalen Sturmkolonnen, deren Führer der Kommandant der „Hansa", der Kapitän zur See Pohl, war. Wie das deutsche Admiralstabswerk mit Recht hervorhebt, war es vorzugsweise ein Verdienst des deutschen Geschwaderchefs, des Vizeadmirals Bendemann, daß die bedeutungsvolle strategische Maßnahme der Besetzung der Taku-Forts gerade noch rechtzeitig und mit aller Energie durchgeführt wurde. Diesem Entschluß war zu verdanken, daß die Verbindung nach Tientsin und Peking aufrechterhalten und so schließlich die Rettung der in der chinesischen Hauptstadt hart bedrohten Gesandtschaften doch noch möglich wurde. Daß die schwere Aufgabe durch die Kanonenboote richtig angefaßt und mit Erfolg beendet wurde, ist vor allem der Tatkraft des „Iltis"-Kommandanten zuzuschreiben, der so sein dem Kaiser bei der Ausreise gegebenes Versprechen, „der neue „Iltis" wolle nicht schlechter sein, als der alte", getreulich einlöste.

„Algerine" und „Iltis", so berichtete der englische Admiral Bruce später an seine Admiralität, haben sich an diesem Tage stets um den Posten der Gefahr gestritten.

Frei von Rivalität haben beide Kanonenboote in dem schweren Kampfe nur ein Ziel gehabt: Die Vernichtung des Gegners. Gerade diese gemeinsame Aktion mit der ersten Seemacht der Welt an diesem „Iltis"-Tage und die freimütige Anerkennung deutscher Leistungen hat die deutsche Marine nicht vergessen.

Auch der anschließenden Kämpfe in und um Tientsin, die bis in den Juli hinein die Kräfte der Besatzungen der Schiffe und des aus Tsingtau geholten III. Seebataillons ganz in Anspruch nahmen und in deren erstem Abschnitt der Kapitänleutnant Kühne den Oberbefehl über das kleine deutsche Detachement („Kaiserin Augusta", „Irene") führte, sei gedacht. Die Erinnerung an diese aufreibenden, durch beständige Kämpfe ausgefüllten Tage wird in diesen Tagen auch in den Herzen der Deutschen Tientsins aufleben, die als wackere Mitstreiter der deutschen Mannschaften freudig ihr Leben einsetzten für den Schutz der bedrohten Angehörigen und ihres gefährdeten Hab und Gutes.

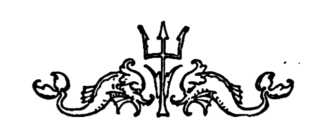
Schließlich soll auch an die Taten des braven Seesoldaten-Detachements, das unter der Führung des Oberleutnants Grafen Soden nach der Ermordung des deutschen Gesandten Frhr. v. Ketteler vom 13. Juni bis zum Entsatz Pekings am 14. August in mannhaftester Weise an der Verteidigung der belagerten Gesandtschaften mitwirkte, erinnert werden. Von den 50 Mann der deutschen Schutzwache bezahlten zwölf ihre Treue mit dem Leben, ihrer vierzehn wurden verwundet.

Das dem Generalmajor v. Höpfner unterstellte Marine-Expeditionskorps (62 Offiziere, 2500 Mann) feiert am 19. Juni den Tag seiner Mobilmachung. „Fürst Bismarck", der noch Probefahrten machte, verließ nach deren beschleunigter Beendigung am 30. Juni Kiel; „Tiger" und „Luchs" beeilten die Ausreise nach Ostasien. Am 3. Juli erfolgte der Befehl zur Bereitstellung der kombinierten Armee-

brigade, woraus sich später das Ostasiatische Expeditionskorps (866 Offiziere, 18 788 Mannschaften und 5591 Pferde) entwickelte. Die 4 Linienschiffe der „Brandenburg"-Klasse und „Hela" wurden am 11. Juli nach Ostasien geschickt, ebenso „Schwalbe", „Bussard", „Geier" und „Seeadler" dorthin zusammengezogen. „S 90", „S 91" und „S 92" folgten später (28. Juli). Die maritimen Streitkräfte auf der ostasiatischen Station erfuhren so eine zeitweise Vermehrung, wie sie bisher noch nie dagewesen war. An der schnellen Heraussendung der Truppen und Vorräte und dem hierdurch erzielten Erfolge sind nicht nur die in Frage kommenden Behörden beteiligt gewesen. Ohne die Musterbetriebe, die unsere großen deutschen Schiffahrtsgesellschaften darstellen, ohne deren hingebenden Fleiß und ihre innere Tüchtigkeit wäre es unmöglich gewesen, des Deutschen Reiches Kraft so schnell im Fernen Osten in Taten umzusetzen. Auch ihrer Arbeit soll in diesen Erinnerungstagen gern und dankbar gedacht werden. Auf den bekannten Gang der ferneren Ereignisse in China näher einzugehen ist nicht Zweck dieser Zeilen.

Alle Angehörigen der Marine, die vor 10 Jahren an diesen Juni-Ereignissen und ihren Folgeerscheinungen aktiv beteiligt waren, werden sich gern dieser kampfesfrohen, tatenreichen Zeiten erinnern. Sie haben damals durch ihr Verhalten der Marine einen immer grünenden Lorbeerzweig im Fernen Osten gepflückt; die Anerkennung ihres Kriegsherrn und der Dank des Landes ist ihnen nicht versagt geblieben. Ihre und der ganzen Marine Gedanken werden im besonderen auch bei denen weilen, deren Geschick es wollte, daß sie in treuer Ausübung ihrer Pflichten gegen Kaiser und Reich — sei es als bewährter Führer oder als gehorsamer Untergebener — den ehrlichen Soldatentod sterben sollten, und die draußen, fern der Heimat in fremder Erde oder auf hoher See ihr Grab fanden. Ehre vor allem ihrem Andenken!

Besonders gern und freudig werden sich die Angehörigen der deutschen Marine aber auch der Mitstreiter anderer Nationen erinnern, mit denen sie in diesen heißen Tagen des Kampfes Schulter an Schulter gefochten und Not und Entbehrungen redlich geteilt haben. Die damals bewiesene und bewährte wechselseitige Kamerad- und Waffenbrüderschaft, die häufige freudige und freiwillige Unterordnung des einen unter die Befehle des anderen zur Erreichung des gemeinsamen, auf den Sieg der Zivilisation gerichteten Zieles, ist der schönste Zug, den die Geschichte dieser Zeit aufbewahrt hat. Die Erinnerung daran gibt den festlichen Junitagen eine eigenartige Weihe, sie hebt die *gemeinsame* große Aufgabe, die allen Marinen zivilisierter Staaten gestellt ist, hervor, sie hilft auch Mißverständnisse und Mißstimmungen beseitigen, die vielleicht daraus an einzelnen Stellen entstanden sind, daß die heutige deutsche Flotte in ihrer Größe, den Regelungen des Gesetzes von 1900 entsprechend, inzwischen den erweiterten Aufgaben einer neuen Zeit und den veränderten Verhältnissen angepaßt werden mußte.



Argentinien und seine Stellung in der Weltwirtschaft.

Das 19. Jahrhundert hat auffallend viele neue Staatenbildungen gesehen, weit mehr als die Jahrhunderte vorher. In Europa, wo gar lange die Grenzen der Staaten, die ihrerseits in langen historischen Entwicklungsprozessen entstanden waren, durch Kabinettspolitik bestimmt wurden, die sich im Notfalle in Kriegen durchzusetzen suchte, für die oft genug in den Völkern keine Sympathie vorhanden war, begann die neue Ära der Staatenbildung mit der französischen Revolution und den napoleonischen Kriegen, die das in alten Formen Erstarrte gründlich durcheinander schüttelten. Da besannen die Völker sich wieder auf sich selbst, der nationale Gedanke, der beinahe seit der Antike geschlummert hatte, wurde wieder lebendig. Und dieses Erwachen des Nationalgefühls, des Gefühls für die Bande gemeinsamer Abstammung, Sprache und Kultur, das dem 18. Jahrhundert so fremd gewesen war, führte dann in Europa einerseits zur Zusammenfügung zersplitterter Völker zu gewaltigen Neustaaten, wie dem Deutschen Reich und Italien, anderseits aber zur Losreißung kleinerer, doch darum nicht weniger nationalstolzer Völker von großen, durch militärische Eroberung oder Kabinettspolitik zusammengezwängten Staatswesen. So entstanden z. B. die einzelnen Balkanstaaten. Auch die Loslösung Norwegens von Schweden gehört als eine äußerste Konsequenz des Nationalitätsprinzips, die sogar zur Trennung einander so nahestehender Brudervölker führte, in diesen Zusammenhang.

Anders war der Hergang auf der westlichen Halbkugel. In Nordamerika hatten noch im 18. Jahrhundert die Vereinigten Staaten als erste in ihrem erfolgreichen Unabhängigkeitskriege gezeigt, daß selbst eine so seegewaltige Kolonialmacht, wie Großbritannien, nicht imstande war, zum Freiheitskampf entschlossene Kolonien in Botmäßigkeit zu erhalten, sobald europäische Verwicklungen einen Teil ihrer Macht anderweitig beschäftigten. Wieviel mehr mußte dies der Fall sein mit einem an sich schon baufälligen, dazu durch schwerste Kriege ganz gebrochenen Staat wie Spanien! Wer aber annahm, daß das Beispiel der Nordamerikaner ohne weiteres in den spanischen Kolonien Nachahmung finden werde, der täuschte sich. Die Länder waren einerseits noch viel zu wenig entwickelt, noch viel zu dünn besiedelt, um eine Loslösung vom Mutterlande schon wünschen zu können. Anderseits verstanden es die Spanier, indem sie die in den Kolonien geborenen Stammesgenossen, die sogenannten Criollos, von den Kolonialämtern fernhielten, wohl aber junge Criollos in Armee und Verwaltung des Mutterlandes beschäftigten, während die kolonialen Stellen mit Nationalspaniern besetzt wurden, den nichtsdestoweniger sich allmählich entwickelnden Gegensatz zwischen den beiden Bevölkerungselementen spanischen Blutes, wenigstens in bezug auf politische Folgen, für lange Zeit zu überwinden.

Die erwähnte Täuschung wurde nun besonders den Engländern unangenehm, als diese in der Absicht, sich für die durch Frankreich den Nordamerikanern geleistete Hilfe zu rächen, im Jahre 1806 das mit Frankreich verbündete Spanien dadurch treffen wollten, daß sie Buenos Aires besetzten, angeblich um von dort aus die La Plata-Länder zum Abfall vom Mutterlande zu bringen, wahrscheinlich aber, um sich selbst für die Verluste in Nordamerika zu entschädigen. Allein das Gegenteil trat ein.

Die Bevölkerung war so treu spanisch-patriotisch gesinnt, daß es dem Kapitän Liniers, einem geborenen Franzosen, gelang, an der Spitze eines kolonialen Heeres die Engländer unter Beresford aus der schon eroberten Stadt hinauszuschlagen und sich gegen ihre erneuten Angriffe zu behaupten. Die Regierung in Madrid ernannte ihn dafür zum Vizekönig des von ihm so erfolgreich verteidigten „Vizekönigtums“ Buenos Aires, das in der Hauptsache das heutige Argentinien mit Teilen von Paraguay und Uruguay umfaßte.

Die Treue der amerikanischen Kolonien gegenüber ihren Mutterländern trat ferner hervor, als König Johann VI. von Portugal im Jahre 1807 seine Heimat, vor den Franzosen flüchtend, verließ, um seine Residenz nach Rio de Janeiro zu verlegen. Zwar hat sich auch Brasilien bald von Portugal losgelöst, aber nicht auf dem Wege blutiger Freiheitskämpfe, sondern auf dem einer friedlichen Trennung, unter Beibehaltung der angestammten Dynastie, die bekanntlich erst Jahrzehnte später (1889) der republikanischen Staatsform weichen mußte.

Aber immerhin hat Brasilien mit seiner Unterstützung der heimischen Dynastie gegenüber Napoleon ein Beispiel gegeben, das sehr verhängnisvolle Folgen zeitigte. Denn als die spanischen Bourbonen der Eroberungslust des Korsen weichen mußten, da erhoben die Kolonien die Fahne des Aufruhrs, nicht gegen Spanien, sondern zunächst für Spanien gegen Napoleon, der nach dem Verlust seiner Seemacht in der Schlacht bei Trafalgar völlig außerstande war, irgendwelchen politischen Einfluß über See auszuüben.

In Buenos Aires hatte sich bereits 1809 eine Junta, d. h. eine Art von revolutionärer Volksbehörde, gebildet, die im Namen König Ferdinands VII. die Regierung ausübte und mit Waffengewalt ihre Autorität im ganzen Gebiet des Vizekönigtums zur Geltung bringen wollte, obwohl man im Innern ihr kräftigen Widerstand leistete.

In Spanien entwickelten sich aber die Verhältnisse nun in einer Weise, die es für die Kolonien allerdings nicht wünschenswert erscheinen lassen konnte, länger unter seiner nominellen Oberhoheit zu leben. Schutz hatte man von ihm nicht zu hoffen, wohl aber mußte man gewärtigen, in seine Händel mit anderen Mächten hineingezogen zu werden, wie die Unternehmung der Engländer auf Buenos Aires vor einigen Jahren schon gezeigt hatte. Gleichzeitig lockte das Beispiel der Vereinigten Staaten mehr und mehr. So entschloß sich dann am 25. Mai 1810 die Junta, die Unabhängigkeit Argentiniens zu proklamieren. Von diesem Tage datieren die Argentinier die Existenz ihres nationalen Staates, dessen erster Präsident Saavedra wurde.

Gleichzeitig entbrannte der Unabhängigkeitskampf auch im übrigen Südamerika. Im Norden kämpften erst Miranda und dann Simon Bolivar mit wechselndem Glück gegen die Royalisten, während in Argentinien innere Streitigkeiten andauerten. Hier war es der tapfere General San Martin, eine der sympathischsten Persönlichkeiten aus den südamerikanischen Freiheitskriegen, der dem Parteihader und dem Bürgerkriege ein vorläufiges Ende zu machen wußte. Er hatte in Mendoza eine zwar wenig zahlreiche, aber leistungsfähige Armee organisiert, mit der er 1817 die Anden überschritt, Chile befreite und im Verein mit dem ehemaligen englischen Admiral Cochrane, der eine gleichfalls kleine aber tüchtige Flotte mit Verwegenheit und Geschick zu führen wußte, im Norden Bolivar zu Hilfe kam. Der ritterliche San Martin mußte aber

nach erfochtenem Siege diesem eigennützigen und rücksichtslosen Manne weichen. Er zog sich enttäuscht und verärgert nach Europa zurück.

Es ist hier nicht der Ort, im einzelnen auf die Freiheitskriege der südamerikanischen Republiken einzugehen. Nur so viel ist zu sagen, daß die Kämpfe gegen die Heere des Königs von Spanien keineswegs alle Blätter ihrer Geschichte ausfüllen. Fast ebensoviel wäre zu sagen über Bürgerkriege und Parteikämpfe unter den Kolonialen selbst, und ganz besonders gilt dies von Argentinien, wo sich die Bewohner der Stadt und Provinz Buenos Aires, die sogenannten Porteños, in scharfem Gegensatz befanden zu den Leuten aus dem Hinterlande, einem Gegensatz, der sich darstellt als ein teils wirtschaftlicher zwischen Handel und Viehzüchtern, teils auch kultureller zwischen den mehr zivilisierten und internationale Beziehungen pflegenden Städtern und den Estancieros und halbwilden Gauchos aus den Pampas. Da diese letzteren indessen die Waffengeübteren waren, so gelang es ihnen, in der Person des energischen und rücksichtslosen, aber auch rohen und selbstsüchtigen, dabei sehr reichen Generals Rosas einem der Ihren die Diktatur zu verschaffen, die dieser gefürchtete Mann von 1827 bis 1852 mit eiserner Faust aufrechterhielt, bis er endlich durch eine Empörung gestürzt wurde — durch General Urquiza, nachmals Präsident.

Zwei Prinzipien waren es, wie schon hier und da angedeutet, vor allem, soweit überhaupt von solchen die Rede sein kann, die in diesen Kämpfen eine Rolle spielten. Zunächst gab es die Rassenfrage, da in allen südamerikanischen Staaten Nationalspanier, Criollos, Mischlinge und reine Indianer vorhanden waren, von denen die ersteren auf die übrigen herabsahen, was von den zweiten und dritten Kategorie mit oft erfolgreichen Revolutionen beantwortet wurde, gegen die dann Gegenrevolutionen stattfanden usw. cum gratia ad infinitum. Sodann gab es aber noch den ebenso schroffen Gegensatz zwischen Föderalisten und Zentralisten, der in Nordamerika, wo er auch vorhanden war, zur Bildung der großen demokratischen und republikanischen Partei geführt hat, die sich dort, der politischen Reife des Volkes entsprechend, nur mit dem Stimmzettel bekämpften (abgesehen vom Sezessionskriege, der andere Gründe hatte). In Südamerika aber pflegte man sich lieber mit den Waffen auseinanderzusetzen, wie es zum Teil ja bis heute in Mode geblieben ist. Im allgemeinen haben sich in diesen Kämpfen die Prinzipien der wenigstens politischen, wenn auch nicht gesellschaftlichen Gleichberechtigung aller Rassen und der beschränkten territorialen Selbständigkeit in Form des Staatenbundes oder des Bundesstaats durchzusetzen vermocht. In vielen Staaten ist es auch zu Kämpfen zwischen Klerikalen und Liberalen sowie zwischen verschiedenen wirtschaftspolitischen Interessenrichtungen gekommen. Meist aber waren es Personen, um die sich die zahlreichen Revolutionen und Gegenrevolutionen drehten, Personen, die hin und wieder, aber selten, auch einmal so etwas wie Prinzipien hatten.

So war in kurzen Zügen das historische Milieu, in dem sich auch der Staat entwickeln mußte, mit dem sich der vorliegende Aufsatz beschäftigt, die Republik Argentinien. Und wir werden sehen, was dort in dem verflossenen Jahrhundert geleistet ist und wohin die Entwicklung trotz aller Rückschläge das Land bis heute schon geführt hat. Namentlich aber werden wir zu prüfen haben, was die Zukunft Argentiniens erwarten läßt. Und ein Zukunftsland ist es!

Die in bezug auf ihre Verfassung ähnlich den Vereinigten Staaten von Nordamerika organisierte Republik Argentinien hat heute ein Areal von 2 950 520, also rund 3 Millionen Quadratkilometer, ist also etwa $5^1/_2$ mal so groß wie das Deutsche Reich oder annähernd gleich den europäischen Großstaaten Deutschland, Österreich-Ungarn, Frankreich, Italien, England und Spanien zusammengenommen.

Diese ungeheure Landfläche, die, mehr in meridionaler Ausdehnung als nach der geographischen Breite entwickelt, sich vom 22.° bis zum 55.° südlicher Breite erstreckt, also durch einen Raum von 33 Graden, der, auf die nördliche Halbkugel übertragen, etwa vom Main (50°) bis zum Niger (17°), von Frankfurt bis Timbuktu, reichen würde, ist bislang nur dünn besiedelt, indem auf ihr nur annähernd $6^1/_2$ Millionen Menschen leben dürften, also etwa 2 auf 1 qkm. Etwas anders erscheint freilich das Besiedlungsverhältnis, wenn man berücksichtigt, daß fast ein Drittel des Gesamtareals auf die bislang noch wenig kolonisierten Territorien des Südens entfällt, während das eigentliche Argentinien im engeren Sinne auf etwa 1,9 Million Quadratkilometer 5 bis 6 Millionen Menschen als Wohnstätte dient — was freilich auch noch wenig genug ist, zumal da $1^1/_8$ Millionen auf die Hauptstadt entfallen.

Nach Angaben in den geographisch-statistischen Tabellen von Hübner-Juraschek, die sich auf das Jahr 1906, das erste der Präsidentschaft J. Figueroa Alcortas, beziehen, verteilte sich die damals rund 6 Millionen zählende, aber inzwischen durch eine jährliche Einwanderung von etwa 200 000 Köpfen verstärkte Bevölkerung wie folgt auf die einzelnen Provinzen und Gobernaciones, von denen letztere in ihrer staatsrechtlichen Stellung den nordamerikanischen Territorien nachgebildet sind:

	in Tausend Einw.		in Tausend Einw.
Buenos Aires (Provinz)	1500	Salta	140
„ „ (Stadt, Districto federal)	1084	Santiago del Estero	191
Cordoba	508	Catamarca	105
Corrientes	309	Mendoza	178
Entre Rios	386	San Juan	106
Santa Fé	744	La Rioja	85
Tucuman	277	San Luis	102
		Jujuy	57

Die Gobernaciones haben insgesamt 202 000 Einwohner, nämlich:

Misiones	37 000	Rio Negro	18 000
Formosa	6 000	Chubut	9 000
Chaco	13 000	Santa Cruz	2 000
Pampa	50 000	Tierra del Fuego	1 000
Neuquen	17 000	Los Andes	2 000

Da das Gesamtareal dieser Gebiete etwa 1 Million Quadratkilometer beträgt, entfällt also nur etwa 1 Einwohner auf je 5 Quadratkilometer.

Unter den größeren Städten der Republik sind neben der Hauptstadt, die die erste Million überschritten hat, hervorzuheben:

Rosario (1905)	mit 131 000 Einwohnern	Mendoza (1904)	mit 35 000 Einwohnern
La Plata	„ 75 000 „	Sante Fé	„ 27 000 „
Cordoba	„ 50 000 „	Paraná	„ 25 000 „
Tucuman	„ 50 000 „	Salta	„ 18 000 „
		Corrientes	„ 17 000 „
		Chivilcoy	„ 15 000 „

Zwischen 10 000 und 15 000 Einwohnern haben Gualeguaychu, San Nicolas, Concordia, Rio Cuarto, San Juan, San Luis, Barracas al Sud, Santiago. Catamarca, Concepcion del Uruguay, Rioja und Jujuy werden inzwischen wohl auch zum Teil die 10 000 erreicht haben. In so dünn bevölkerten Gegenden haben natürlich diese Städte, zumal da sie Sitze der Behörden sind, immerhin eine gewisse kulturelle Bedeutung, die über die nach ihrer Einwohnerzahl ihnen etwa bei uns beizulegende weit hinausgeht.

Ein Land von so ungeheurer Ausdehnung, wie Argentinien namentlich in meridionaler Richtung besitzt, muß gewaltige Unterschiede in seiner Klima- und Bodenbeschaffenheit aufweisen. Ragt Argentinien doch mit seiner Nordspitze in die Tropen hinein, während seine Südspitze, die Ostseite der Insel Feuerland, ein Klima aufweist, das man kaum anders als subpolar bezeichnen kann. Ferner hat man sich daran gewöhnt, Argentinien als eine große Ebene zu betrachten, weil der Europäer, der das Land besucht, gewöhnlich nicht weit über Buenos Aires hinauskommt, dessen Umgebung allerdings diesen Bodencharakter hat.

Tatsächlich zeigt jeder Blick auf eine gute Karte, daß bergiges oder wenigstens hügeliges Gelände der Ebene annähernd die Wage hält. Die Ebene schließt sich meist dem atlantischen Gestade an und erstreckt sich nach Nordwesten, während nach Süden zu, nach Patagonien (aus dem Indianischen stammendes Wort für „Hügelland" im Gegensatz zu Pampa = Ebene) bewegtere Bodenformen auftreten, bis ganz im Süden die Ausläufer der Cordilleren das Flachland gänzlich verdrängen. Aber auch an den Cordilleren selbst hat Argentinien sehr bedeutenden Anteil, da ihre Kammlinie sein Staatsgebiet gegen Chile abgrenzt, ihr Ostabhang aber wesentlich ausgedehnter ist als der westliche. Diese Bodengestaltung entspricht ganz der unterseeischen Entwicklung der Kontinentalschelfen. Wo das Flachland verschwindet, beginnen letztere sich auszudehnen, so daß beispielsweise die 200 m-Isobathe, die in Brasilien nahe der Küste verläuft, sich nach Süden zu immer mehr von ihr entfernt, um endlich in einem Bogen um die Falkland-Inseln herumzuführen. Es scheint also, daß die (paläozoischen) Falkland-Inseln der Rest eines alten Landes sind, das im Osten untergetaucht, im Westen aber aufgefaltet und z. T. von jüngeren Sedimenten überdeckt ist. Die Anden selbst bestehen in ihrem südlichen Teile aus Urgesteinen und weisen erst von etwa 37° an jüngere Eruptivmassen auf. Dagegen haben solche an verschiedenen Stellen die Schichten der östlichen Landschaften durchbrochen, bei denen man im übrigen (nach der geologischen Karte von Prof. Oppel in seinem Werk „Natur und Arbeit") unterscheiden kann: einen mesozoischen Streifen, der fast ganz Südamerika längs der Anden durchzieht, tertiäre Ablagerungen, die die Mitte Patagoniens beherrschen, und schließlich weitausgedehnte Alluvien, herrührend von den gewaltigen Strömen des Landes, die sich bis an den Atlantik erstrecken, nur zuweilen älteres Material oder Eruptivgesteine an die Oberfläche lassend. Entsprechend dieser Bodengestaltung haben die Flüsse Argentiniens sämtlich die Hauptrichtung nach Osten, im Norden des Landes nach Südosten.

Als größter und wichtigster Strom Argentiniens ist bekannt der La Plata, obwohl dieser Name eigentlich nur seiner meerbusenartigen Mündung zukommt, die er mit dem Uruguay teilt. Vor Aufnahme dieses letztgenannten Flusses führt der Riesenstrom, den bis zur gleichnamigen Stadt Seeschiffe befahren können, den Namen Paraná.

Er ist die Hauptverkehrsader des Landes, an ihm liegen die größten Städte, sein Stromgebiet umfaßt die am meisten kultivierten Teile Argentiniens. Mit dem des Uruguay zusammen beträgt dessen Flächeninhalt über 3 Millionen Quadratkilometer, wovon neben Argentinien auch Paraguay und Uruguay sowie Brasilien und Bolivien Anteile besitzen. Der Parana kommt aus dem brasilianischen Berglande, wo er durch den Zusammenfluß des Rio Paranahyba und Rio Grande gebildet wird, und hat zunächst die Richtung nach Südwesten. Nachdem er dann für eine Strecke Grenzfluß zwischen Paraguay und Brasilien (Staat Parana) gewesen ist, nimmt er den Rio Iguassu als linken Nebenfluß auf, der die Nordgrenze des argentinischen Territoriums Misiones bildet. Dieses schiebt sich zipfelartig zwischen Brasilien (Staat Santa Catharina) und Paraguay, begrenzt vom Parana im Westen und dem ihm hier sehr nahekommenden Uruguay im Osten. Bei den einander gegenüberliegenden Städten Encarnación (zu Paraguay) und Posadas (zu Argentinien-Misiones) wendet sich der Parana scharf nach Westen und scheidet jetzt das sein nördliches Ufer besitzende Paraguay von der argentinischen Provinz Corrientes an seinem Süduser, die ihrerseits durch den Uruguay vom brasilianischen Staate Rio Grande do Sul getrennt wird. Nach etwa 300 km westlichen Laufes trifft der Parana mit dem gewaltigen, von Norden kommenden Paraguay zusammen, der ihn mit nach Süden reißt. Dieser und sein den Anden entströmender Nebenfluß Pilcomayo hatten bislang die West- und Südwestgrenze von Paraguay gegen die nördlichsten Gebiete Argentiniens (Salta und Formosa) gebildet und inzwischen noch den großen Nebenfluß Bermejo aufgenommen, der die nordwestlichen Gegenden Argentiniens von den Anden her durchströmt. Der nächste Fluß aus derselben Richtung, der Juramento (im Unterlauf Salado), fällt erst weit im Süden, bei Santa Fé, in den Parana. Diese drei genannten Cordillerenflüsse durchströmen den sogenannten Chaco, ein teils fruchtbares, teils ödes, vielfach mit parkartigem, lichtem Baumwuchs besetztes Gebiet, in dem ungeheure Bestände von Quebracho vorkommen, einer Holzart, die einen wertvollen Gerbextrakt und unverwüstliches Material für Bauzwecke, besonders Eisenbahnschwellen, liefert. So wird der Chaco in drei Teile zerlegt, den Chaco boreal, zwischen Paraguay und Pilcomayo, der zu Paraguay gehört, den Chaco central, zwischen Pilcomayo und Bermejo, der einen Teil von Salta und ganz Formosa umfaßt, und den Chaco austral, zwischen Bermejo und Salado — in der Hauptsache argentinische Provinz Chaco, aber auch Teile von Salta, Santiago del Estero und Santa Fé.

In dem sich weiter südlich in dem Streifen zwischen Anden und Parana anschließenden Gebiet, hauptsächlich zur Provinz Cordoba gehörig, fließen 5 Flüsse, die man der Einfachheit wegen numeriert hat. Nur der 3. von ihnen, der Rio Tercero, der den 4. oder Rio Cuarto (im Unterlauf Saladillo genannt) als Zufluß aufnimmt, erreicht aber den Parana. Die anderen enden in Salzsümpfen oder Seen. Auf salzhaltigen Boden läßt auch der Name eines ziemlich großen Stromes, des Rio Salado, schließen, der die Provinz Buenos Aires durchfließt, um sich südöstlich des Rio de la Plata in den Atlantik zu ergießen. Weiter nach Süden folgen der gewaltige Colorado, der die Gobernacion Pampa nach Süden begrenzt, und der Rio Negro, der die gleichnamige Gobernacion durchströmt. Noch weiter südlich folgen der Rio Chubut, der der gleichnamigen Gobernacion den Namen gab, die durch Dr. Vallentins Reisen uns

Deutschen bekannter geworden ist, und eine Reihe kleinerer Flüsse, die naturgemäß um so kürzer werden, je näher wegen der Zuspitzung des Kontinents die Anden an den Atlantik rücken.

Zu erwähnen ist schließlich noch das eigentümliche Flußsystem des Rio Desaguadero (im Oberlauf Vermejo, im Unterlauf Salado genannt), das in nordsüdlicher Richtung an den Anden hin durch die Provinzen La Rioja und San Juan sich erstreckt, Mendoza und San Luis voneinander trennt und schließlich in der Provinz Pampa in der Steppe endigt, nachdem ihm von den Anden mehrere größere Zuflüsse, darunter der Diamante, zugeströmt sind. Auch der von den Anden kommende Rio Atuel endet in den gleichen Steppensümpfen, aus denen sich schließlich wieder ein Gewässer den Abfluß sucht, das den häufig vorkommenden Namen Salado führt und in den Lago de Irre-Lauquén mündet. Ein von dort zum Colorado führendes Flußbett liegt meistens trocken.

Über das Klima Argentiniens, das, wie schon angedeutet, die weitgehendsten Verschiedenheiten aufweist, kann im Rahmen dieses Aufsatzes nicht viel gesagt werden, da ein näheres Eingehen darauf allzugroßen Raum beanspruchen würde. Nur darauf sei hingewiesen, daß Argentinien zwar nahe der Küste und in einem breiten, etwa von der Atacama-Wüste gerade nach Süden verlaufenden Streifen, der die Pampas in sich schließt, unter großer Hitze und Trockenheit zu leiden hat, so zwar, daß im Norden sich einer der heißesten Punkte der Erde (mit einer Januar-Durchschnittsisotherme von 30° gleich dem Innern Südafrikas) befindet, wobei freilich, als in echtem Kontinentalklima, kühle Winter nicht fehlen.

Im äußersten Süden ähnelt das Klima etwa dem Norwegens, und dazwischen finden sich alle möglichen Übergänge. Am besten bewässert ist das Land in den Ostabhängen der Anden, in den Quellgebieten der großen zum Atlantik fließenden Ströme. Hier, in gesundem, frischem Höhenklima, auf dem äußerst fruchtbaren Verwitterungsboden der Gebirgstäler, die auch Schutz bieten gegen die furchtbaren Stürme der Pampas, wird der Schwerpunkt der landwirtschaftlichen Bedeutung Argentiniens liegen, wenn einst die heut noch menschenleeren Gebiete besiedelt sein werden und der Dampfpflug des europäischen Unternehmers der heiligen Ruhe des jungfräulichen Bodens für immer ein Ende bereitet hat.

Auch über Flora und Fauna des Landes gestattet der Raum nur einige kurze Bemerkungen. Der ganze Süden und Osten Argentiniens ist als Grasland oder besser Steppe anzusprechen, da vielfach die Gräser hinter anderen Steppenpflanzen zurücktreten. Die Anden tragen bis zu gewisser Höhe herrliche Wälder, der Chaco, wie schon gesagt, parkartigen, lichten Bestand, in dem namentlich der Quebracho-Baum vertreten ist.

Die Fauna ist durch die Kultur schon stark umgestaltet, besonders durch die Einführung von Rind, Schaf und Pferd, die heut die eigentlichen Charaktertiere des südlichen Amerika geworden sind. Von den einheimischen Wildtieren ist wirtschaftlich beachtlich der argentinische Strauß, der in zwei Arten, einer größeren, Rhea americana, und einer kleineren, Rhea Darwinii, vorkommt. Seine Federn bilden einen nicht unbedeutenden Handelsartikel, sein Fleisch und Fell werden von den Indianern der Steppe gern verbraucht. Als wichtige Pelztiere seien genannt Guanaco und Chinchilla.

Diesen wirtschaftlich nützlichen Tieren treten nun aber andere an die Seite, von denen das Gegenteil zu sagen ist — und das sind vor allem die Heuschrecken, die zu gewissen Zeiten zu einer schrecklichen Landplage werden und ganze Ernten vernichten, wenn sie in Schwärmen, die jeder Beschreibung spotten, über eine unglückliche Provinz herfallen. An Bemühungen, sich dieses furchtbaren Feindes zu erwehren, hat die Regierung in Buenos Aires es keineswegs fehlen lassen, aber Erfolg haben sie noch nicht gehabt. Am ersten dürfte es wohl noch gelingen, durch künstliche Erregung von Epidemien unter ihnen die Tiere zu vernichten. Leider ist aber die Kenntnis ihrer Pathologie noch nicht so weit vorgeschritten, daß man dies Mittel, das z. B. in Thessalien bei der Bekämpfung der Feldmäuse so gute Dienste geleistet hat, hätte zur Anwendung bringen können.

Alles in allem läßt sich sagen, daß die Natur in Argentinien ein Land geschaffen hat, das dem Menschen zwar nicht, wie gewisse tropische Gebiete (die das aber für gewöhnlich auch nur auf dem Papier tun) mühelos und mit nie fehlender Zuverlässigkeit unglaubliche Reichtümer in den Schoß wirft, das aber ehrliche, fleißige Arbeit durch so gute Erträge lohnt, daß es verschmerzt werden kann, wenn diese in einzelnen Jahren ausbleiben. Dürre und Heuschrecken sorgen ja dafür, daß es gelegentlich noch geschieht. Voraussichtlich wird es aber nicht lange dauern, bis künstliche Bewässerungsanlagen auch die von der Dürre bedrohten Gegenden — bekanntlich nur gewisse Distrikte, und keineswegs das ganze Land — vor Mißernten schützen und bis die nie rastende Wissenschaft auch der Heuschreckenschwärme Herr geworden sein wird. Das ist ja gerade der ungeheure Fortschritt, den unsere Zeit gegen früher gemacht hat: Übelstände, wie Dürre und Heuschrecken, die früher als göttliche Strafgerichte oder sonst etwas Unabwendbares einfach hingenommen wurden — heute fassen wir sie als Probleme auf, deren Lösung gefunden werden muß und meist auch gefunden wird.

Bevor wir nun auf die volkswirtschaftliche Entwicklung Argentiniens im einzelnen eingehen, ist es noch erforderlich, die Menschen kennen zu lernen, die jenes Land bewohnen und über die in Europa so viel falsche Vorstellungen verbreitet sind. Wie irrig ist es doch, noch immer daran zu glauben, daß auf den weiten Pampas nur der Gaucho streift, um mit dem Lasso verwilderte Rinder zu fangen, während in den Städten unehrliche und habgierige Politiker das Mark des Landes aussaugen und gutgläubige europäische Kapitalisten um ihr Geld beschwindeln. Es mag Zeiten gegeben haben, wo ähnliche Zustände herrschten. Heute wird man im allgemeinen eine geordnete Verwaltung finden, ein beachtenswertes Heer und eine aufstrebende Marine zeugen von zielbewußtem Nationalgefühl, die Rechtspflege ist in der Anwendung der an sich guten Gesetze vielleicht noch nicht auf der Höhe germanischer Kulturstaaten, aber doch gewiß nicht schlechter als etwa in Südeuropa und jedenfalls besser als in den andern ehemaligen spanischen Kolonien. Und alles das ist das Resultat einer verhältnismäßig sehr kurzen Entwicklung, die eigentlich erst mit der Präsidentschaft des Generals Urquiza (1852) einsetzt, da Rosas alles andere eher war, als ein Verwaltungsreformer. Aber auch später hat es an düsteren Schatten auf dem Bilde der inneren Entwicklung Argentiniens nicht gefehlt — eine selbstverständliche Erscheinung, wenn man das Menschenmaterial betrachtet, aus dem sich dort eine neue Nation

bildete, und ein geradezu überraschendes Resultat, wenn man die Schwierigkeiten in Erwägung zieht, die alte, festgewurzelte europäische Monarchien in der Aufgabe finden, ihre Rechtsordnung zu sichern und den Grundsatz des gleichen Rechts für alle, ohne Ansehen der Person, nicht nur in der Theorie durchzuführen.

Die Indianer, den chilenischen Araukanern nahestehende Tehuelchen und andere Stämme, die die Spanier bei der Entdeckung des La Plata durch Solis im Jahre 1516 vorfanden, sind ein an sich nicht unbegabter und kulturfähiger Menschenschlag. Leider aber haben Alkohol und europäische Krankheiten ihre Zahl im Laufe der Jahre erheblich vermindert. Sie sind wohl heute alle äußerlich zum Christentum bekehrt, hängen aber — nach Vallentin — noch heimlich an ihren heidnischen Gebräuchen und dem Glauben an den „großen guten Geist“ und den „bösen Geist“, dem Roßopfer geschlachtet werden.

Die ersten Einwanderer, die ins Land kamen, waren naturgemäß Spanier, die überwiegend vom La Plata aus, in nicht zu unterschätzender Zahl aber auch von Nordwesten her, über Peru und Bolivien durch die Pässe der Anden, ihren Einzug hielten. Aus der Vermischung dieser mit den Eingeborenen ist ein großer Teil der heutigen argentinischen Nation hervorgegangen. Außerdem gibt es (nach Vallentin: „Das Deutschtum in Südamerika“) etwa 200 000 reine Spanier, die in neuester Zeit aus Spanien eingewandert sind, wie denn die spanische Einwanderung neuerdings wieder recht lebhaft einsetzt. Dazu kommen aber über 600 000 Italiener. Als außerordentlich fleißige und genügsame Ackerbauer und Handwerker könnten diese ein wahrer Segen für das Land werden — wenn sie Bürger würden und sich assimilierten. Geradeso wie in den Vereinigten Staaten strebt aber auch hier der Italiener nur danach, Ersparnisse zu machen, die er schleunigst in die Heimat sendet, und er kehrt selbst dorthin zurück, sobald er genug verdient zu haben glaubt. Dadurch entzieht er dem Lande fortgesetzt Kapital — ein Umstand, der in dem kapitalreichen Nordamerika schon übel empfunden wird, in einem noch so kapitalarmen Lande wie Argentinien nicht unbedenklich ist. Immerhin ist ein großer Teil des landwirtschaftlichen, namentlich gartenbaulichen Aufschwungs der Umgegend von Buenos Aires Verdienst der Italiener, von denen doch auch so viele im Lande bleiben, daß schon so etwas wie eine Sprachenfrage den argentinischen Politikern Sorge zu machen beginnt. Sodann haben die Franzosen mit etwa 100 000 Köpfen einen nicht zu unterschätzenden Baustein für die sich neu bildende Nation geliefert. Demgegenüber fallen die Germanen quantitativ wenig ins Gewicht. Vallentin schätzt die deutschredenden Elemente Argentiniens auf etwa 48 000, darunter 21 000 Reichsdeutsche, wozu noch einige Tausend Nordamerikaner, Briten und Skandinavier kommen.

Ist nun das germanische Element gering an Zahl, so ist es doch um so stärker an wirtschaftlichem Einfluß. Die Deutschen haben einen großen Teil des Großhandels und der Industrie in Händen, die Engländer dagegen beherrschen die Finanzen und vor allen Dingen das Eisenbahnwesen. Das recht beträchtliche und am La Plata auch schon ziemlich dichtmaschige Eisenbahnnetz der Republik (etwa 25 000 km) gehört bis auf eine Linie, die französischen Ursprung hat, englischen Gesellschaften, die an den ihnen eingeräumten Landkonzessionen und auch am Bahnbetrieb selbst ungeheuer verdienen. Durch rücksichtslose Tarifpolitik, die sich nicht vom Nutzen des Landes, sondern aus-

schließlich von den Dividendeninteressen der Aktionäre leiten läßt, verstehen sie es, am argentinischen Nationalwohlstande einen stetigen und immer ergiebiger fließenden Aderlaß zu vollziehen. Die argentinische Regierung hat zwar sehr genau erkannt, daß ein Staatsbahnsystem für ihr Land das Richtigere wäre, und versucht auch neuerdings eine darauf abzielende Politik. Früher war sie aber wegen Geldmangels gezwungen, um den für das Land absolut notwendigen Eisenbahnbau nicht zu verzögern, unter wenig günstigen Bedingungen an fremde Kapitalisten Bahnkonzessionen zu erteilen.

Als bevölkerungsbildendes Element kommen also, wie gesagt, die Germanen in Argentinien wenig in Betracht. Wir können es, im Gegensatz zu Ballentin, Munzinger und anderen Schriftstellern, auch gar nicht so sehr bedauern, daß sich kein starker Strom deutscher Auswanderer in die dem deutschen Ansiedler klimatisch und wirtschaftlich zwar sicher nicht ungünstigen argentinischen Landschaften ergießt. Dem Deutschen Reich würden und müßten diese Auswanderer mit Notwendigkeit verloren gehen, während sie doch in unseren eigenen Schutzgebieten Raum genug unter heimischem Recht finden können. Zur Aufrechterhaltung der wirtschaftlichen Beziehungen genügt aber völlig die jetzige deutsche Auswanderung, die vor allem Kaufleute und gewerbliche, auch landwirtschaftliche Großunternehmer nach Argentinien führt, zu denen sich freilich auch bäuerliche Ansiedler gesellen, die wir, wie gesagt, lieber in den deutschen Kolonien sähen.

Die argentinische Nation der Zukunft wird sich also zusammensetzen aus indianischen und romanischen Elementen, mit einem gewissen Einschlag germanischen und nur einer geringen Zutat slavischen Blutes. Wenn alle diese heute einander zum Teil noch fremden Stoffe sich einmal gründlich gemischt haben werden, so ist sicher anzunehmen, daß das Ergebnis eine dem Lande angepaßte, intelligente und tüchtige Rasse sein wird, völlig imstande, Träger einer neuen, eigenartigen Kultur zu sein, von der sich heute freilich erst bescheidene Keime zeigen.

Wenn wir jetzt die wirtschaftliche Bedeutung Argentiniens ziffernmäßig zu erfassen suchen, so werden wir uns nicht darauf beschränken dürfen, wie es bei uns vielfach geschieht, nur die Handelsbeziehungen Argentiniens zu Deutschland zugrunde zu legen. Darüber ist zudem in letzter Zeit so viel geschrieben worden, daß es kaum nötig ist, auch hier wieder zu betonen, daß Argentinien eine gewaltige Aufnahmefähigkeit für deutsche Industrieerzeugnisse besitzt und daß es sich für den Exporteur lohnt, sich mehr als bisher um das argentinische Geschäft zu bekümmern, das bis vor wenigen Jahren nicht ohne guten Grund als recht riskant galt, wegen der damals noch bestehenden schlechten Kreditverhältnisse. Daß sich inzwischen ein Wandel vollzogen hat, weiß aber niemand besser als die beteiligten Kreise, und es mag wohl zweifelhaft scheinen, ob dem deutschen Handel wirklich ein Gefallen damit geschieht, daß fortwährend in allen Blättern die nicht zu ersättigende Aufnahmefähigkeit des argentinischen Marktes gepriesen wird. So etwas führt erfahrungsgemäß nur zu leicht zu einer Großzüchtung ungesunder Konkurrenz und findet zudem leicht im Auslande eine in ihren Folgen oft unerwünschte Aufmerksamkeit.

Die Säulen der argentinischen Wirtschaft sind nun bekanntlich vor allem die Viehzucht, als das älteste nationale Erwerbsmittel, mit einigen an sie angeschlossenen

Verarbeitungsindustrien, und die Landwirtschaft, an die sich zur Weiterverarbeitung ihrer Produkte eine nicht unbedeutende Öl- und Mühlenindustrie anlehnen. Der Bergbau spielt einstweilen noch keine erhebliche Rolle. Es sind in den Anden-Gebieten zwar Vorkommen von Silber, Gold, Kupfer und Nickel festgestellt, auch finden sich Lager von Borax und Salz, aber es fehlen Kohlen und Eisen, und die Lagerstätten jener Edelmetalle liegen in sehr entlegenen Gebieten, so daß vorderhand die Schwierigkeiten, die der bergbaulichen Entwicklung entgegenstehen, noch gar groß sind. Die Ausfuhrziffern beziehen sich also fast ganz auf Produkte der oben genannten Erwerbszweige, wobei zu bemerken ist, daß das Verhältnis sich fortwährend zugunsten der Landwirtschaft verschiebt, denn es ist wenig bekannt, daß noch bis in die sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts hinein Argentinien Weizen usw. importierte, während es jetzt schon seit Jahren auf dem Wege ist, eine der mächtigsten Kornkammern der Welt zu werden (z. B. Weizenexport nach Deutschland: 1897: 5 Mill. ℳ, 1903: 42,2 Mill. ℳ, 1908: 145,6 Mill. ℳ).

Die Volkswirtschaft Argentiniens ist nun bislang noch leicht übersichtlich, in dem Sinne, als hohe Ausfuhrziffern einen zuverlässigen Schluß auf die wirtschaftliche Prosperität ermöglichen, denn Argentinien ist bei der niedrigen Zahl seiner Bevölkerung und deren entsprechend geringem Eigenkonsum durchaus auf seinen Absatz im Auslande angewiesen, zumal da eine einheimische Industrie, die andere Stoffe als Nahrungsmittel und damit zusammenhängende Produkte erzeugt, bisher nicht in nennenswertem Maße besteht. Freilich, die Zeit wird nicht mehr fern sein, wo von der Wolle der argentinischen Schafe im Lande selbst wenigstens so viel versponnen wird, wie der einheimische Bedarf erfordert. Länder, die einen starken Eigenkonsum haben, können sich unter Umständen in gedeihlicher Entwicklung befinden, auch wenn die Ziffern ihres Außenhandels zurückgehen, sofern sie nämlich eine so vielseitige Produktion besitzen, daß der Verbrauch im Inlande in seinen Hauptrichtungen dadurch gedeckt werden kann. Das trifft bis zu einem gewissen Grade zu z. B. für die Vereinigten Staaten von Amerika. Bei Ländern indessen mit geringem Eigenverbrauch oder einer Produktion, die den heimischen Bedürfnissen nicht entspricht, bietet der Außenhandel ein genügendes Bild ihrer Wirtschaftslage. So ist es aus letzterem Grunde u. a. für Deutschland der Fall, das landwirtschaftliche Produkte beziehen muß, während ihm für einen großen Teil seiner Industrieerzeugnisse der Absatz im Innern fehlt. Das Gleiche gilt in noch höherem Maße für England, während Argentinien ein Beispiel für den umgekehrten Fall ist: geringer Eigenkonsum, keine Industrie, aber gewaltiger Überschuß an landwirtschaftlichen Produkten, deren Ausfuhr dann direkte Schlüsse auf die wirtschaftliche Prosperität gestattet.

Die Gesamtausfuhr Argentiniens betrug 1898: 133,8 Mill. Pesos Gold (1 Peso = 4,05 ℳ), 1908 war sie angewachsen auf 366 Mill., hatte sich also annähernd verdreifacht in 11 Jahren. In der gleichen Zeit hatte sich die Einfuhr in ähnlichem Verhältnis von 107,4 Mill. Pesos auf 273 Mill. gehoben, so daß der Gesamthandel des Landes mit 639 Mill. Pesos oder etwa 2,6 Milliarden ℳ ihm in der Statistik den ersten Platz in Südamerika, also vor dem riesigen Brasilien, und den zweiten Platz in Amerika überhaupt zuweist. Inzwischen sind auch die Zahlen für 1909 bekannt geworden. Diese betragen: Ausfuhr 397 Millionen Pesos Gold,

Einfuhr 303 Millionen, Gesamtaußenhandel also 700 Millionen Pesos = 2,8 Milliarden Mark. Um die so sehr günstige Handelsbilanz Argentiniens richtig zu verstehen, ist freilich zu bedenken, daß das dem Lande für Exporte zugeführte Gold zum großen Teil wieder zu Zinszahlungen ans Ausland Verwendung finden muß.

Als wichtigstes Ausfuhrprodukt ist die Schafwolle anzusprechen (1907: 155 Mill. Kilogramm im Werte von ungefähr 300 Mill. *M*, wovon etwa ein Drittel oder mehr seinen Weg nach Deutschland findet).

An weiteren Produkten der Viehzucht seien genannt: Rindshäute (Ausfuhr 1907: 55,6 Mill. Kilogramm im Werte von etwa 100 Mill. *M*, wovon ebenfalls mehr als ein Drittel nach Deutschland geht), ferner Pferdehaare, Hörner, Klauen, Knochen, Knochenasche, Talg (1907: 31 Mill. Kilogramm), Fleisch (gesalzen, getrocknet, frisch und konserviert, zusammen 1907 etwa 150 Mill. Kilogramm; Hauptabnehmer in Europa: England). Dazu kommt noch lebendes Vieh (1907: 75 000 Rinder, 111 000 Schafe, ferner Pferde).

Unter den Ackerbauerzeugnissen steht an erster Stelle Weizen mit etwa 2,7 Mill. Tonnen, der im Durchschnitt der Monate April/Juni 1907 an der Börse von Buenos Aires zu *M* 130,80 per Tonne notiert wurde. Das gibt einen Ausfuhrwert von etwa 353 Mill. *M*. Legen wir aber den Durchschnittspreis aus der gleichen Periode 1909 zugrunde, so erhalten wir, da dieser nicht weniger als 183 *M* per Tonne betrug, nicht weniger als 594 Mill. *M* — unter Zugrundelegung des gleichen Ausfuhrquantums ein außerordentlich treffender Beweis dafür, wie sehr die argentinische Wirtschaft von der Weltwirtschaft abhängig ist.

Die Ausfuhr von Mais betrug 1907: 1,28 Mill. Tonnen, von Leinsamen 0,76 Mill. Tonnen usw. Die Gesamtausfuhr von 1907 belief sich übrigens auf etwa 296,2 Mill. Pesos, gegen, wie erwähnt, 366 Mill. in 1908. Der gewaltige Sprung erklärt sich zum Teil aus einer allgemeinen Preissteigerung landwirtschaftlicher Produkte auf den europäischen Märkten. Zu nennen sind weiter als wichtige Ausfuhrprodukte Hafer und als Erzeugnisse der Mühlenindustrie Ölkuchen und Kleie, wofür die deutsche Landwirtschaft (für Futterzwecke) eine sehr aufnahmefähige Abnehmerin ist. Im Jahre 1908 bezog Deutschland allein an Kleie für annähernd 21 Mill. *M* von dort.

Die argentinische Einfuhr umfaßt vor allem Maschinen und Eisenbahnmaterialien, ferner Draht für die Einzäunung der Viehweiden und elektrische Kabel. Baumwollene und wollene Gewebe, Strümpfe und andere Textilwaren wurden gleichfalls in großem Umfange importiert. Bald aber wird vielleicht, wie schon gesagt, Argentinien selbst eine Industrie haben, die den Bedarf des Landes an Textilwaren selbst decken wird.

Am Handel mit Argentinien sind beteiligt an erster Stelle Großbritannien, an zweiter Deutschland, wobei zu bemerken ist, daß der Handel Argentiniens zu einem großen Teile, auch wenn er nicht nach Deutschland gerichtet ist, doch durch deutsche Hände geht, ferner Frankreich, die Vereinigten Staaten, Italien und Belgien. Hier Einzelzahlen zu geben würde zu weit führen. Nur einige Verhältniszahlen (nach Dr. Apelt: Unsere handelspolitischen Beziehungen zu Argentinien; „Der Tag" vom 25. 12. 1909) mögen folgen. Danach waren an der argentinischen Einfuhr folgende Staaten als Hauptlieferanten beteiligt:

	In Prozenten:			
	1886:	1896:	1906:	1908:
England	33,9	39,8	35,1	34,2
Deutschland	8,3	12,3	14,2	13,9
Vereinigte Staaten	8,0	9,9	14,6	13,0
Frankreich	16,7	10,7	9,9	9,7
Italien	4,8	10,1	9,9	9,1

Da im übrigen die Ausfuhr Argentiniens nach Deutschland fast dreimal so groß ist, wie unser deutscher Export dorthin, so ist unsere handelspolitische Situation der zukunftsreichen Republik gegenüber nicht ungünstig, und weil nun noch immer ein alter Handelsvertrag von 1857 auf Basis gegenseitiger Meistbegünstigung gilt, der, wie die Verhältnisse liegen, zwar der argentinischen Produktion in Deutschland sehr zu statten kommt, uns aber drüben wenig nützt, so werden wohl binnen kurzem neue Verhandlungen erforderlich werden, die hoffentlich zu einer Bindung der argentinischen Tarife uns gegenüber führen, abgesehen von einigen sonst wünschenswerten Zugeständnissen. Zur Zeit kann Argentinien mit dem Recht, das alle alten Meistbegünstigungsverträge zugestanden, seine Zollsätze von Tag zu Tag ändern, wenn nur diese Änderungen gegen alle Länder zur gleichmäßigen Anwendung gebracht werden Deutschland aber ist durch seine mit anderen Staaten abgeschlossenen Tarifverträge gebunden.

Wir wollen nun zum Schluß unserer Erörterung der argentinischen Produktion noch erwähnen, daß man dort neuerdings auch beachtenswerte Versuche macht, die Seefischerei in den benachbarten Meeren in größerem Maße aufzunehmen. Im Jahre 1903 hat z. B. der bewährte Führer von Nordenskjölds Südpolarschiff „Antarktis", Kapitän Larson, unter argentinischem Recht, wenn auch wohl durchweg mit europäischem Kapital, die Compañia Argentina de Pesca gegründet, die in Südgeorgien umfangreiche Anlagen für Speckkocherei besitzt und im Jahre 1908 nicht weniger als 1000 Wale erbeutete, mit einer Tranausbeute von 27 000 Faß. Die Flotte der Gesellschaft besteht aus sieben Schiffen mit 160 Mann Besatzung und Arbeitspersonal.

Über die Verkehrsverhältnisse Argentiniens wurde schon gesagt, daß das Eisenbahnnetz etwa 25 000 km Streckenlänge umfaßt und größtenteils mit englischem Kapital finanziert ist. Seine größte Dichte erreichte es naturgemäß in den Provinzen Buenos Aires und Santa Fé; Cordoba ist schon weniger gut bedacht. Die Hauptlinie zieht sich von der Hauptstadt der Republik in westnordwestlicher Richtung über San Luis nach Mendoza, wo sich die berühmte transandinische Bahn nach Valparaiso anschließt, die, namentlich dem Post- und Personenverkehr zu dienen berufen, gewiß viel zur politischen Annäherung des chilenischen und argentinischen Volkes beitragen wird. Andere große Strecken führen in nordwestlicher Richtung von Buenos Aires über Rosario nach Cordoba und weiter nach La Rioja und Catamarca, während zwei andere Linien, mehr nördlich gerichtet, von Rosario über Santa Fé Tucuman erreichen. Von dort aus führt bereits ein Schienenstrang nach Jujuy, der bestimmt ist, bis nach Bolivien verlängert zu werden, um den Handel dieses so außerordentlich mineralreichen, aber weltentlegenen Landes nach Argentinien zu lenken. Auch ein Anschluß an die peruanischen Bahnen wird bald erreicht sein. Im ganzen sind etwa 15 000 km Neubauten projektiert und größtenteils schon in Angriff genommen.

Das Telegraphennetz Argentiniens beträgt ungefähr 50 000 km Linienlänge (aber mehr als das Doppelte Leitungslänge). Die Hälfte davon ist Staatseigentum.

In den weitläufig gebauten Großstädten ist auch das Straßenbahnwesen bereits recht entwickelt (1906: 502 km). Hieran ist, der hervorragenden Stellung der deutschen Elektrizitätsindustrie entsprechend, deutsches Kapital besonders beteiligt.

Die Verbindung Argentiniens mit Europa wird durch zahlreiche Dampferlinien bewirkt, unter denen die englischen und deutschen die bedeutendsten sind. Von letzteren ist die Hamburg—Südamerika-Linie für den Postverkehr die wichtigste, während der Norddeutsche Lloyd und die Gesellschaft „Hansa" in Bremen namentlich den Frachtverkehr betreiben. Daneben pflegen auch französische und italienische Gesellschaften regelmäßigen Postverkehr, so daß fast jeden Tag Gelegenheit zur Absendung von Briefen und Paketen gegeben ist. Die Beförderung ist aber, da man nach Südamerika keine „Windhunde" laufen läßt, nicht so schnell, wie sie allenfalls sein könnte. Unter 3 Wochen wird ein Brief die Reise von Südeuropa nach Buenos Aires kaum zurücklegen.

Dem lebhaften Ein- und Ausfuhrhandel Argentiniens entsprechend weist der Schiffsverkehr seiner Häfen recht belangreiche Ziffern auf. Im Jahre 1906 kamen in Buenos Aires an 13 866 Schiffe mit 6 375 000 Registertonnen und es gingen ab 13 574 Schiffe mit 6 268 000 Registertonnen. Davon entfielen auf die Flaggen:

	Ankünfte:	Abgänge:
	1000 Registertonnen	
Argentiniens	1643	1593
Deutschlands	483	486
Englands	2419	2409

Der Hafen Rosario hatte einen Auslandverkehr von 921 Schiffen mit 1 663 000 Registertonnen einkommend und ebensoviel ausgehend, davon etwa 10 Prozent unter deutscher, 75 Prozent unter britischer Flagge.

Die argentinische Handelsflotte selbst ist in ihrer Entwicklung noch etwas zurück. Sie bezifferte sich 1906 auf etwa 105 000 Registertonnen brutto, womit sie zusammen mit Chile den zweiten Platz unter den südamerikanischen Staaten (hinter Brasilien) einnimmt.

Die telegraphische Verbindung Argentiniens mit Europa ist — natürlich — auf englische Kabel angewiesen. Das deutsche Südamerika-Kabel wird daran zunächst auch nicht viel ändern, da es, wie ebenfalls ein französisches, nur bis Pernambuco projektiert ist. Voraussichtlich wird es aber in nicht zu ferner Zeit bis Buenos Aires verlängert.

Die Staatsfinanzen Argentiniens erfreuten sich jahrzehntelang eines geradezu sprichwörtlich gewordenen schlechten Rufes, wobei ihnen die Kreditverhältnisse der Provinzen und Kommunen noch überlegen waren. Im Jahre 1890 kam es sogar zu einem richtigen Staatsbankerott, infolge gewaltiger Überspekulation auf allen Gebieten und einer starken Überschätzung der damals noch weniger entwickelten wirtschaftlichen Kräfte des Landes. Das hat sich aber von Grund aus geändert. Zur Zeit, wo diese Zeilen geschrieben werden, notiert die 5prozentige Goldanleihe Argentiniens an der Berliner Börse 101,50, die 4½prozentige 99 und die 4prozentige 91 — das sind keineswegs abnorme Kurse. Die Zinsen werden seit Jahren richtig gezahlt. Ein Konversionsfonds von über 200 Millionen Pesos Gold steht überdies der Regierung zur Verfügung, um den Zinsendienst bei Gelegenheit zu erleichtern.

Die **Währung** ist zwar noch keine in voller Reinheit durchgeführte Goldwährung, aber das Verhältnis zwischen Gold und Papier ist doch derart festgelegt (1 Goldpeso = ℳ 4,05, 1 Papierpeso = ℳ 1,80), daß der Handel vor allzugroßen Kursschwankungen gesichert ist. Immerhin könnten einige Jahre mit völligen Mißernten wohl noch imstande sein, den jungen Wohlstand des Landes schwer zu erschüttern, aber es besteht anderseits auch in solchen an sich unwahrscheinlichen Fällen die sichere Aussicht, daß die gewaltige Lebenskraft der argentinischen Volkswirtschaft selbst schwere Krisen schnell überwinden wird, wie sie das schon des öfteren bewiesen hat. —

Auch auf **kulturellem Gebiete** sucht Argentinien nicht zurückzustehen. Die Regierung fördert in mannigfacher Weise die Erforschung der noch unbekannten Gegenden des Landes und der angrenzenden Meere; die Bevölkerung selbst, namentlich die landwirtschaftliche, sucht sich mit bemerkenswertem Eifer wirtschaftlich nutzbringende Fortschritte zu eigen zu machen. Das Schulwesen ist weit besser, als in den anderen spanisch-amerikanischen Staaten, und dementsprechend auch der Bildungsgrad des Volkes, den man erheblich höher einschätzen muß als selbst bei südeuropäischen Völkern. Es bestehen allgemeiner Schulzwang mit unentgeltlichem Schulbesuch und auch allgemeine Wehrpflicht, die sich bekanntlich überall gleichfalls als wichtiger Bildungsfaktor erweist. Das argentinische Universitätswesen ist besonders durch den Präsidenten Sarmiento gefördert worden, unter Mithilfe auch deutscher Lehrkräfte. Daneben ist auch das technische Unterrichtswesen nicht schlecht ausgebildet.

Wenn sich nun trotzalledem besonders im Hafenviertel von Buenos Aires ein geradezu fürchterlicher Pöbel vertreten findet, so ist zur Entschuldigung der Argentiner dazu zu sagen, daß dieser meist nicht argentinischer Abstammung, sondern der Abschaum irgendwelcher europäischen Nationen ist, dessen Einwanderung die maßgebenden argentinschen Kreise keineswegs entzückt. Einstweilen ist aber der Bedarf des Landes nach Arbeitskräften und Ansiedlern noch so groß, daß scharfe Einwanderungsgesetze verfrüht wären. —

Fassen wir das Gesagte nun kurz zusammen, so müssen wir vor allem feststellen, daß Argentinien im verflossenen ersten Jahrhundert seines Bestehens tatsächlich Großes vor sich gebracht hat. Wo vor kurzem noch der Indianer streifte, grasen jetzt unzählige Herden, durchwühlt der Pflug des Kolonisators die Erde der Pampas. Und dem Pfluge folgt die Eisenbahn, deren Pfiff schon heute die majestätische Ruhe der Anden-Täler, die Totenstille des Chaco stört, als das Signal des Kommens einer neuen Zeit. — — —

Das argentinische Volk nun hat beschlossen, zur Feier seines 100jährigen Bestehens als Nation die Völker der Erde zu einer Schau zu laden, auf der es mit berechtigtem Stolze zeigen wird, was es geleistet hat. Wir Deutschen aber, die wir an der bisherigen Entwicklung jenes Landes, die wir im wohlverstandenen eigenen Interesse unseres Handels neidlos förderten, einen gewiß nicht unbedeutenden Anteil haben, wir wünschen der befreundeten argentinischen Nation zu ihrem Jubeltage, daß das neue für sie anbrechende Jahrhundert eine weitere Etappe für sie werden möge auf dem Wege friedlicher und erfolgreicher Kulturentwicklung!

Dr. phil. **Grotewold.**

Verbandsgeschwindigkeit und Flottenkampf.

Von niemand Geringerem als dem Ersten Napoleon stammt die Lehre, daß ein Feldherr alle 10 Jahre seine Taktik zu ändern habe. Der große Schlachtenlenker hat nicht daran gedacht, mit diesem Ausspruch an den Grundgesetzen zu rütteln, die als unabänderliche Weisheit und Wahrheit die Eckpfeiler des Gebäudes „Taktik" darstellen. Vielmehr wollte er darauf hinweisen, daß Hand in Hand mit dem Fortschreiten der Waffentechnik ein Entwicklungsprozeß der Taktik im Sinne vollster Waffenausnutzung notwendig sei. Das Stagnierende, Überständige sollte verurteilt, dem gesunden Fortschritt das Wort geredet werden. Die Lehre von der Wandelbarkeit alles Irdischen gilt auch für die militärische Wissenschaft, vielleicht sogar hier in besonders hohem Maße.

Von diesem Standpunkte aus dürften die nachfolgenden Betrachtungen sich rechtfertigen; rechtfertigen darum, weil der Gegenstand, mit dem sie sich befassen, von der Fachpresse in den jüngsten Jahren nicht gerade stiefmütterlich behandelt ist, so daß der Leser fürchten kann, auf ein abgegrastes Gebiet geführt zu werden.

Nach Ansicht des Verfassers ist bei allen voraufgegangenen Studien, die sich in der Mehrzahl gegen eine besondere Wertschätzung der Linienschiffsgeschwindigkeit aussprechen, ein Moment nicht genügend berücksichtigt worden. Ein Moment, das vielleicht geeignet ist, der Seetaktik ganz neue, erweiterte Aufgaben zu stellen, und das den Begriff „Geschwindigkeit" näher an das Prädikat „Waffe" heranführt, als es bis jetzt, zugestandenermaßen wohl mit Recht, geschah. Gemeint ist die „Vorstellung vom Flottenkampf großer und größter Verbände und die sich aus ihm ergebende Weite des Gefechtsfeldes". Man wird zugeben müssen, daß derartige Vorstellungen jüngeren Ursprungs sind. Sie wurden besonders befruchtet, als England seine Streitkräfte in der Heimat sammelte und die gesamte maritime Welt vor die Frage stellte: Wie sollen derartige Massen taktisch einheitlich geführt werden? Bis zu jenem Zeitpunkt der englischen Kraftkonzentration beherrschte die Vorstellung des Geschwaderkampfes die seetaktische Schule. Darüber hinaus zielten Betrachtung und Vorstellung in der Regel nicht. Wohl in der Strategie, wo der Aufmarsch und die Verwendung mehrerer Geschwader zum Studium anregte, nicht aber in der reinen Gefechtstaktik.

Wir stehen also vor etwas verhältnismäßig Neuem, das, solange die Praxis die Wünsche nach Versuchen noch nicht völlig befriedigen kann, der theoretischen Erörterung wert erscheint. Wir versagen uns das Eingehen auf ausgewählte Fälle und bleiben allgemein. Vorauszuschicken ist, daß die Abhandlung sich naturgemäß nur mit der Linienschiffsgeschwindigkeit zu befassen hat, da die Forderung nach einem Höchstmaß an Geschwindigkeit auch für die offensiv stärksten Panzerkreuzer widerspruchslos als zu Recht bestehend anerkannt wird.

Wenn wir uns, um einen Ausgangspunkt zu gewinnen, zunächst dem englischen Linienschiffsbau zuwenden, so erkennen wir deutlich den Hang, das Anwachsen der Deplacements beim „Dreadnought"-Bau nicht nur zur Steigerung des Offensiv- und Defensivvermögens, sondern auch zur Erhöhung der Geschwindigkeit auszunutzen.

Diese Bewegung hat bei den Nachfolgern des Typschiffes in England angehalten. Sie führt ihren Ursprung unmittelbar auf Lehren des russisch-japanischen Krieges zurück, indem die englische Admiralität betont, daß ihrer Ansicht nach die Schiffsgeschwindigkeit berufen sei, einen größeren Einfluß auf Strategie und Taktik auszuüben, als bisher angenommen wurde (siehe „Nauticus" 1907, S. 236). Dort, wo die größten Verbände auch in Friedenszeiten in gemeinsamer Tätigkeit sind, ist man also Anhänger eines hohen Fahrtvermögens!

Die Einwendungen, die gegen eine solche Linienschiffseigenschaft von berufenster Seite (u. a. Mahan) geltend gemacht werden, sind schwerwiegend und bis zum gewissen Grade überzeugend. Sie gipfeln in der Ausführung, daß jeder Gewinn an Geschwindigkeit, soweit er nicht auf dem Wege natürlicher Entwicklung, sei es durch ökonomische Maschinenanlage oder -konstruktion, sei es durch günstigere Schiffsformen erworben wird, eine Einbuße an Offensiv- oder Defensivvermögen im Wechselspiel des für den Schiffbau typischen Kompromißwesens bedeuten muß. In diesem Abwägen von Geschwindigkeit gegen Gefechtskraft trat dann dort, wo der reine Linienschiffstyp erhalten werden sollte, die Maschinenleistung gegen Stärke und Zahl der Geschütze sowie gegen Ausdehnung und Dicke des Panzers zurück und begnügte sich damit, an der unteren Grenze des rationell Erreichbaren stehen zu bleiben. „Nauticus" 1907 sagt auf S. 246 hierzu: „Die Geschwindigkeit ist keine Waffe, sondern bleibt nach Tsuschima das, was sie immer war, nur das Mittel, die Waffen in die Schlacht zu tragen. Deshalb kann man auch kaum empfehlen, in dem Wettrennen um die Geschwindigkeit die Führung zu übernehmen, sondern es erscheint richtiger, mit ihr an der unteren Grenze zu bleiben, um ihr schiffbaulich nicht mehr zuzubilligen, als ihr militärisch zukommt." Und Mahan hat sich folgendermaßen ausgelassen: „Ein Geschwindigkeitszuwachs — selbst von einer halben Meile — ist außerordentlich wünschenswert, strategisch und taktisch. Aber ich behaupte:

1. Geschwindigkeit ist weniger wert als Kampfkraft;
2. Geschwindigkeit ist ernsteren Reduzierungen, unvermeidlichen und zufälligen, unterworfen als Kampfkraft.

Wegen dieser ursprünglichen Minderwertigkeit und größeren Ungewißheit ihrer Erhaltung muß die Geschwindigkeit eisern in ihrer untergeordneten Stellung gehalten werden." Eine recht schroffe Stellungnahme!

Ferner finden wir in dieser Zeitschrift (Dezemberheft 1906 und Februarheft 1907) zwei Aufsätze, die auf mathematisch-taktischem Wege die Bedeutungslosigkeit beweisen, die eine geringe Unterlegenheit an Geschwindigkeit — zwei bis drei Seemeilen werden angegeben — in der rangierten Seeschlacht hat. Schließlich sei der Vollständigkeit halber noch auf das Oktoberheft 1907 der „Marine-Rundschau" hingewiesen, in dem die Wechselbeziehungen Geschwindigkeitszunahme — Gefechtskraftverlust in sehr lehrreicher Weise vom rein technischen Standpunkte aus beleuchtet werden. Insgesamt ein kräftiges Beweismaterial gegen die heute zu Worte kommende Auffassung, das aber, wie es scheint, Lücken aufweist, aus denen abweichende Schlußfolgerungen herausgeholt werden können, und das auf taktischem Gebiete von Voraussetzungen ausgegangen ist, die von der vorwärtsstrebenden Entwicklung der Materie in mancher Hinsicht wohl überholt sein dürften.

Wir wenden uns zunächst der mathematischen Beweisführung gegen den Nutzen hoher Linienschiffsgeschwindigkeit zu, wie sie in den bezeichneten Heften der „Marine-Rundschau" enthalten ist. Mathematische Beweise sind untrüglich; so auch diese! Sie treffen aber den Kern der Sache nicht mehr, da sie, wie gesagt, von unzulänglichen Voraussetzungen ausgehen. In den betreffenden Abhandlungen kommt es den Verfassern darauf an, darzutun, daß ein langsamerer Schiffsverband taktisch und artilleristisch von einem schnelleren Gegner nicht ausmanövriert werden kann, da der langsame sich bei der mutmaßlich herrschenden Gefechtsform des laufenden Gefechts stets nur auf dem inneren von zwei konzentrischen Kreisen zu bewegen braucht, um in der Wegersparnis den Ausgleich für seine unterlegene Geschwindigkeit zu finden. In diesem stabilen Verhältnis zueinander kommen beide Gegner am besten auf ihre Kosten. Wer von beiden die Stellung aufgibt, um die Gefechtsentfernung in stärkerem Maße zu ändern, erleidet, rein taktisch gesprochen, Einbuße, da er sich in die Gefahr des capping oder crossing the T begibt, und verzichtet gleichzeitig auf volle Artilleriewirkung, weil ein Teil der Geschütze an die Grenze der Bestreichungswinkel kommt. Der langsame hat also von dem Fahrtüberschuß des schnelleren Gegners nichts zu fürchten.

Wir möchten an diesen Folgerungen zunächst aussetzen, daß sie, die Einleitung des Gefechts außer acht lassend, zwei Verbände gleicher Formation von vornherein im entwickelten, laufenden Gefecht gegeneinander stellen. Für diesen einen abgeschlossenen Fall hat der mathematische Beweis seine unbestreitbare Gültigkeit. Er hält aber nicht mehr oder jedenfalls nur in beschränktem Maße Stich, sobald wir die Sachlage ändern, d. h. die Verbände nicht erst im rangierten Gefecht, sondern bereits in der Entwicklung zum Gefecht betrachten. Die Fälle, daß man sich in freier See weit über Schußweite sichtet und allmählich aneinander heranfühlt, sind kaum die Regel. Einmal verhindern dies nicht selten Witterungseinflüsse, wie Schnee, Regen, Nebel, unsichtige Luft, dann aber auch navigatorische Schwierigkeiten, die eine erhebliche Rücksichtnahme beanspruchen. Daß unter solch besonderen Verhältnissen die Geschwindigkeit erhöhte Bedeutung erlangen kann, gibt auch „Nauticus" 1907 zu, wenn er (auf S. 239) schreibt: „Wir müssen bei der Betrachtung (über den taktischen Wert der Geschwindigkeit) zwei Fälle unterscheiden, nämlich den Kampf bei unsichtigem und den bei klarem Wetter. Im ersteren Falle kann es sich ereignen, daß im Augenblick des Sichtens die Gegner bereits auf Schußentfernung heran sind; eine gute Anfangsstellung ist dann schon halber Sieg. Es muß ohne weiteres zugestanden werden, daß in diesem Falle der Geschwindigkeit ein erheblicher Einfluß auf die Erlangung einer solchen Stellung zuzubilligen ist." Wir können diesen extremen Fall, wo die „Gegner beim Sichten schon auf Schußentfernung heran sind", getrost erweitern, wenn wir uns vergegenwärtigen, welche Zeit die Entwicklung starker Marschkolonnen zum Gefecht erfordert. Man nehme als klassisches Beispiel die Schlacht in der Tsuschimastraße zur Hand, und zwar das Zusammentreffen der Gegner. Wenn auch die Gefechtswerte von Personal und Material hier in einem nicht zu leugnenden Mißverhältnis standen und auch sonst manches, was dringend erforderlich schien, russischerseits außer acht gelassen wurde, so bleibt der Zusammenstoß trotzdem beachtenswert. Ehe Rojestwenski seine Schlachtordnung herzustellen vermag, hat Togo im Vertrauen auf seine über-

legene Geschwindigkeit das gewagteste, um nicht zu sagen falscheste Manöver, das es gibt (die Schwenkung vor der feindlichen Front), angesetzt und durchgeführt und damit „schon den halben Sieg errungen". Das Vertrauen auf überlegene Geschwindigkeit ist sicherlich ein Moment von stärkstem psychologischen Reiz auf den Führer bei Beginn einer Schlacht! Es erzeugt Kühnheit und Wagemut und hebt den draufgängerischen Geist. Umgekehrt kettet sich der an Geschwindigkeit Unterlegene an die Fessel behutsamer Vorsicht. Er muß dem Gegner von vornherein im Stellungskampf die Überlegenheit einräumen und wird verleitet, seine Maßnahmen in vielleicht unbewußte Abhängigkeit von denen des Gegners zu setzen.

Wir müssen also dagegen Front machen, daß die Frage über den Wert der Geschwindigkeit im Flottenkampfe zu dem Zeitpunkt untersucht und entschieden wird, wo die Schlacht bereits im Gange ist. Die Stärke und Zahl der Verbände, die in künftigen Großmachtskriegen die gegeneinander operierenden Gefechtskörper darstellen, verlangen gebieterisch zu ihrer Entwicklung Zeit und Seeraum, zwei Faktoren, die sich zur Lösung der gestellten Aufgabe am besten mit dem Faktor Geschwindigkeit zusammentun. Man denke nur an die bei den riesigen Frontausdehnungen zurückzulegenden Wegestrecken, falls eine taktische Verschiebung der Verbände vor dem „Feuer eröffnen" erforderlich wird! Der Langsame mag da heutigen Tages mit seinem Aufmarsch leicht zu spät kommen, und das zu einer Zeit, wo die Entscheidung mit den denkbar wuchtigsten Schlägen innerhalb kürzester Frist erfolgen soll und wird. Unter Umständen wird es einem Verbande langsamer Schiffe überhaupt nicht gelingen, sich in dem Vorwärtsstürmen der heutigen Bewegungsschlacht an den Feind heranzuarbeiten. Weil ihm die „Waffe Geschwindigkeit" fehlt, kommt er nicht dazu, das Schwert zu ziehen, sondern muß im atemlosen Hinterdreinkeuchen tatenlos dem Kampfe nachstarren, der sich weiter und weiter von ihm entfernt. Gewiß eine verzweifelte, aber durchaus mögliche Lage, die die Frage im Hinblick auf die glänzenden Fortschritte der Technik berechtigt erscheinen läßt, ob man gut tut, sich beim Schiffbau an der unteren Grenze der rationell erreichbaren Geschwindigkeit in so ausgesprochenem Maße zu halten, wie es Mahan mit seinem angeführten Ausspruch empfiehlt. Die Liniengeschwindigkeit ist unmittelbar abhängig von der Schiffsgeschwindigkeit; sie wird vom langsamsten Schiffe des Verbandes bestimmt. Bewußt langsame Schiffe bauen heißt bewußt auf hohe Liniengeschwindigkeit verzichten. Wenn zwei bis drei Seemeilen auch beim Laufen konzentrischer Kreise keine Rolle spielen, so gewinnen sie doch als Fahrtüberschuß auf der weiten Fläche eines Flottenkampfplatzes hervortretende, wenn nicht gar ausschlaggebende Bedeutung.

Ferner ist an der mathematisch-taktischen Beweisführung zu bemängeln, daß sie die Stellung beider Verbände zueinander in der Hauptsache von dem Gesichtspunkte aus prüft, ob der Gegner im Bestreichungswinkel aller Geschütze steht. Der Beweis wird zugunsten des Langsameren erbracht, und damit ist festgestellt, daß der Geschwindigkeitsüberschuß ein unnötiger Ballast ist. Ich stehe auf dem Standpunkte, daß der Angreifer genau wie im Landkriege Verluste nicht scheuen darf und daß es nicht immer richtig und geboten erscheint, seine taktischen Entschlüsse von den Angaben der Artilleriepeilscheiben abhängig zu machen. Die moderne Bewegungsschlacht wird mit größter Wahrscheinlichkeit nicht ein dauerndes, ruhiges Artillerieduell bleiben. Die Macht

die in der Geschwindigkeit liegt, wird uns oder den Gegner zu Maßnahmen treiben, die zwar der mathematischen Überlegung widersprechen, aber doch eigentlich die Schläge sind, die den angegriffenen Teil überraschen und seine Initiative hemmen oder brechen.

Von verschiedenen Seiten ist in der Fachpresse bereits darauf hingewiesen worden, daß die Masse der in künftigen Seeschlachten anzusetzenden Streitkräfte unter Umständen eine Teilung in taktisch mehr oder weniger selbständige Gruppen fordert. Tritt dies Ereignis ein, dann bedeutet Mangel an Geschwindigkeit Zusammenhangslosigkeit oder mit anderen Worten Schwäche, unter der diejenige Flotte am meisten zu leiden hat, die in der Geschwaderschule und der eng zusammenhängenden Lineartaktik groß geworden und erweiterten Anforderungen daher nicht gewachsen ist. Wenn mit Recht behauptet wird, Einzelschiffstaktik und Geschwadertaktik seien nicht zu vergleichen, so gilt dasselbe für Geschwader- und Flottentaktik. So viele Berührungspunkte sie immer haben mögen, so grundverschieden sind sie doch. Wenn die eine vielleicht mit Recht auf hohe Liniengeschwindigkeit verzichten kann, so darf es die andere darum noch nicht. Es genügt zum Beweise hierfür schon der Hinweis auf die Frage gegenseitiger Unterstützung, die brennend wird, sobald der Flottenkampf neben der Hauptaktion Teilgefechte kennt, die je nach Zusammensetzung der Parteien von mehr oder minder großer Bedeutung für die Entscheidung des Tages sind. Sei es, daß die eigene Partei bei ihrem Teilgefecht der Unterstützung bedarf, sei es, daß sie den Feind geworfen hat und nun an anderen Stellen dem Gegner zu Leibe will, immer wird der Ruf nach hoher Geschwindigkeit laut werden.

Aber selbst der reine, teilungslose Linienkampf wird ihrer im Flottenverbande kaum mehr entbehren können, insbesondere dann nicht, wenn er wirklich im festgefügten Zusammenhang ohne Sprengung der Unterverbände durchgeführt werden soll. Wir wollen nur an die Form des Kreisgefechts erinnern, in dessen Verlauf der Schnellere vermöge seines Fahrtüberschusses mühelos in eine taktisch überlegene Stellung gelangen kann.

Ferner sei nochmals in diesem Zusammenhange ausdrücklich auf das Verhältnis von Front- oder Längenausdehnung und Zeit hingewiesen, dem eine Flottengefechtslinie unterworfen ist. Wenn ihre Spitze schon mit dem Gegner handgemein ist, so kann selbst bei geschicktester Führung der andere Flügel so weit zurückstehen, daß er den Feind nicht annähernd in seinem Feuerbereich hat. Das sind Augenblicke, wo eine Loslösung des fernab stehenden Verbandes und ein Vorstoß mit äußerster Kraft, insofern Fahrtüberschuß noch vorhanden ist, allein Abhilfe schaffen können.

Als Letztes sei auf die im Gefecht etwa notwendig werdenden Umgehungen navigatorischer Hindernisse und auf die Verwendung sogenannter schneller Divisionen hingewiesen, um den Wert des behandelten Stoffes ins rechte Licht zu rücken.

Die Abhandlung will nun nicht mißverstanden sein. Es kam dem Verfasser nicht darauf an, die Forderung nach hoher Geschwindigkeit etwa in extremer Form zu stellen. Was eine derartige Forderung an Drangabe anderer Werte im technischen Sinne verlangt, ist ihm wohl bewußt. Die Zeilen sind vielmehr lediglich zu dem Zweck geschrieben, der Auffassung Raum zu gewinnen, daß auch für das kommende Linienschiff die Eigenschaft „Geschwindigkeit“ gerade bei den wachsenden Gefechts-

entfernungen, die so recht den Stellungskampf begünstigen, mehr und mehr den für den Kreuzer zugestandenen Begriff der „Waffe" erhält, als solche demgemäß scharf zu halten ist, wenn anders sie im Ernstfalle nicht enttäuschen soll. Reduzierungen, unvermeidlichen und zufälligen, wie Mahan sagt, ist jede Offensivwaffe mehr oder minder ausgesetzt. Das darf nicht abhalten, die Leistungsfähigkeit zu steigern, wo es irgendwie geboten ist. Aus diesem Grunde scheint es richtig, mit der Geschwindigkeit nicht an der unteren Grenze des rationell Erreichbaren stehen zu bleiben, sondern vielmehr die obere Grenze, zum mindesten aber den Mittelwert als schätzenswertes Ziel anzustreben.

Den Kampf so zu führen, daß an der entscheidenden Stelle überlegene Streitkräfte fechten, ist Anfang und Ende des gesamten taktischen Wissens. Wenn zur Segelschiffszeit Rodney und Nelson die Kräftesammlung erreichten, indem sie sich auf die feindliche Mitte warfen und damit die Vorhut neutralisierten, so mag in unseren oder kommenden Tagen vielleicht die Geschwindigkeit berufen sein, die gegnerischen Streitkräfte zu spalten und nach und nach mit Übermacht zu erdrücken.

Wdr.



Explosionsgase und ihre Wirkung auf den Menschen.

Von Marine-Oberstabsarzt Dr. H. Trembur.

Es verlohnt sich stets bei neu auftauchenden Fragen nachzuforschen, ob sie nicht schon früher eine Rolle gespielt und wie man sie in ihren Anfängen zur Lösung zu bringen versucht hat in einer Zeit, in der die wissenschaftlichen Anschauungen und Untersuchungsmethoden noch nicht die jetzige Höhe erreicht hatten.

Seit den letzten Seekriegen, vor allem seit die Literatur über den russisch-japanischen Krieg sich etwas zu mehren beginnt und das Bestreben alle Seemächte beherrscht, die Erfahrungen dieses Krieges sich zunutze zu machen, ist die Frage nach der Beschaffenheit der bei der Explosion moderner Sprenggranaten entstehenden Gase und ihrer etwaigen gesundheitsschädigenden Wirkung auf den menschlichen Organismus aktuell geworden. Sie hat von neuem an Interesse gewonnen und wird von manchen gewissermaßen als etwas Neues behandelt, obwohl sie schon vor Jahren entsprechend dem damaligen Stande der Sprengstoffe nach allen Seiten erforscht und zu einer Lösung gebracht ist, aus der die Kriegswissenschaft bereits praktische Lehren gezogen hat.

Bei den Mineurübungen erkrankten die Pioniere, die sich in den Enden der Galerien aufhalten mußten, um das Verdämmungsmaterial fortzuräumen oder andere Arbeiten auszuführen, die also der Einwirkung der aus der explodierten Pulverkammer hervordringenden Pulvergase besonders ausgesetzt waren, an einem bestimmten Symptomenkomplex, den man als „Minen- oder Pionierkrankheit“ zu bezeichnen pflegte. Die Befallenen bekamen Kopfschmerz, Schwindel und Umnebelung der Sinne, die sich bis zur Bewußtlosigkeit steigern konnte. Manche erweckten, wenn sie aus den Gängen an die frische Luft heraustraten, den Eindruck Trunkener, taumelten, lachten ohne Grund, weinten oder wimmerten, schlugen um sich wie Tobsüchtige, andere erschienen stumpf, apathisch. Auch wurden vorübergehende Störungen der Sinnesorgane beobachtet. Ein Offizier z. B., der mit den Erscheinungen eines leichten Anfalles der Minenkrankheit an das Tageslicht geführt worden war, glaubte noch unter der Erde zu sein und bat, als er sich sonst wieder vollkommen wohl fühlte, ihn doch endlich ins Freie zu führen. Es hatte sich vorübergehend völlige Blindheit bei ihm eingestellt. Mattigkeitsgefühl, Muskelschwäche mit der Unmöglichkeit zu stehen und zu gehen, Zittern der Hände und Füße, krampfartige Zuckungen der Körpermuskulatur, allgemeine Übelkeit, in schwereren Fällen tiefe Bewußtlosigkeit mit unwillkürlicher Stuhlentleerung, Störung der Atmungstätigkeit infolge krampfhafter Zusammenziehung des Zwerchfelles sind weitere Krankheitszeichen. Wenn auch Todesfälle nicht ausblieben, so war es doch bei den überwiegenden Fällen auffallend, wie schnell die Besserung und volle Heilung eintrat, wenn die Erkrankten der pulverdampfführenden Atmosphäre entzogen wurden. Die meisten waren schon nach einigen Stunden wieder dienstfähig, nur selten blieben Kopfschmerzen, allgemeine Schwäche und Müdigkeit noch einen oder mehrere Tage bestehen.

Die Minenkrankheit war schon lange den Ingenieuroffizieren und Militärärzten bekannt. Sie ist schon im Jahre 1836 durch den Garnisonstabsarzt von Erfurt, Dr. Voigt, in der „Medizinischen Zeitschrift des Vereins für Heilkunde in Preußen“ und 1841 in „Caspers Wochenschrift“ durch Kanzler beschrieben worden, der 200 Fälle

bei der Pionierabteilung in Coblenz im August 1840 beobachten konnte, dann 1861 durch Josephson gelegentlich der Schleifung der Festung Jülich und andere mehr.

Aus dem Krankheitsbilde und aus den gleichartigen äußeren Verhältnissen, unter denen die Störungen auftraten, war es leicht, eine Vergiftung durch die Pulverschwaden zu vermuten. Es scheint aber doch, als wenn dieser ätiologische Zusammenhang nicht so bald ganz gewürdigt worden wäre, denn bei einer großen Festungskriegsübung in Graudenz im August 1873 hatte man noch ein sogenanntes Minenlazarett durch Auswerfen eines größeren Raumes in einem Minengange hergestellt, während doch die Entstehungsgeschichte der üblen Zufälle auf das sofortige Herausschaffen an die frische Luft als das einzige und sicherste Rettungsmittel hinwies. Dieser Graudenzer Übung kommt eine gewisse Bedeutung für die Erforschung der fraglichen Krankheit zu, da für ihre Dauer eine aus zwei Militärärzten und einem Chemiker der Berliner Bergakademie bestehende Kommission gebildet war, der es oblag, alle die Minenkrankheit betreffenden Verhältnisse einem kritischen Studium zu unterziehen. Ihr ausführlicher Bericht ist in der „Deutschen militärärztlichen Zeitschrift“ von 1875 veröffentlicht.

Von vornherein bestand das Bestreben, denjenigen Bestandteil der Pulvergase zu bestimmen, welchem die giftige Wirkung in erster Linie zukommt. Denn die bei der Entzündung von Schwarzpulver entstehenden Gase sind nicht einheitlich, sondern sie bestehen aus einem Gemenge der verschiedensten Gase. Josephson glaubte den Schwefelwasserstoff als diesen Hauptfaktor annehmen zu müssen, einen zweifellos äußerst giftigen Körper, welcher die plötzlichen Todesfälle der beim Ausräumen und Reinigen der Abtrittsgruben und Kloaken beschäftigten Arbeiter hervorruft. Es verwandelt den Blutfarbstoff in Sulfhämoglobin und Sulfhämatin und macht hierdurch die zum Leben unerläßliche weitere Aufnahme und Bindung von Sauerstoff an den Blutfarbstoff dauernd unmöglich. Außerdem lähmt er das Zentralnervensystem und bedingt in entsprechender Konzentration plötzlichen Erstickungstod. In geringerer Menge ruft er Schwindel, Übelkeit, Erbrechen, Durchfälle und Krämpfe hervor. Eine Rekonvaleszenz zieht sich stets in die Länge.

Die Annahme oben genannten Autors wurde von Scheidemann und Poleck aus folgenden Gründen zurückgewiesen: Erstens läßt sich das Bild der Minenkrankheit nicht gut mit dem vereinen, welches die Vergiftung mit Schwefelwasserstoff hervorruft. Dann aber ergaben die weiteren Untersuchungen, daß in den Pulvergasen Schwefelwasserstoff überhaupt nur in geringen Mengen und auch nur vorübergehend vorhanden ist. Schwefelwasserstoff hat den Geruch der faulen Eier, ist also stark übelriechend und mit der Nase schon feststellbar, selbst wenn er in der Menge von 0,01 Prozent in der Luft vorhanden ist. In chemischen Laboratorien wird tagelang in einer stark nach Schwefelwasserstoff riechenden Luft ohne irgend welche Beschwerden gearbeitet. Die Minengase riechen überhaupt nur kurz nach der Explosion der Pulverkammer leicht nach H_2S, dann verschwindet der Geruch, weil die an sich geringen Mengen sich mit den Bodenbestandteilen chemisch verbinden. Die Analysen der Minenluft kurz nach der Sprengung ergaben das Fehlen von Schwefelwasserstoff. Auch die Tatsache, daß nach Einführung der Schießbaumwolle, bei deren Zerlegung Schwefelwasserstoff nicht entsteht, die Zahl der Minenkranken nicht ab-, sondern zunahm, wies darauf hin,

daß ein anderes Gas, das Kohlenoxyd, in erster Linie und fast ausschließlich die Vergiftung hervorruft, daß Kohlensäure, der verminderte Sauerstoffgehalt und Gase wie Schwefelwasserstoff, Stickoxyde u. a., die je nach der Art des Sprengstoffes auftreten können, nebensächlicher Natur sind. Den Schlußstein der Beweisführung bildete die Feststellung des Kohlenoxyds in dem Blut gestorbener Minenkranker und in dem Blut von Versuchstieren, die in den Minengängen untergebracht wurden. Damit war für die damalige Zeit die Frage geklärt, und damit waren auch die Wege gewiesen, der Gefahr entgegenzutreten. Anbringen einer Schicht von Holzkohle oder gebranntem Kalk zum Abschluß der Pulverkammer, Besprengen des Verdämmungsmaterials mit Kalkmilch erwiesen sich als zwecklos; ebenso führten die verschiedenen Respiratoren, in welchen durch Holzkohle, Kupfer- oder Palladiumchlorürlösung, Kalkmilch usw. die giftigen Gase aus der Atmungsluft entfernt werden sollten, nicht zu einem praktischen Erfolg, den eine theoretische Überlegung erwarten lassen konnte. Denn frisch geglühte und bei Luftabschluß abgekühlte Holzkohle und die eben genannten Lösungen absorbieren gut die in Frage kommenden Gase, jedoch geschieht diese Absorption zu langsam, als daß ein praktischer Erfolg möglich wäre. Auch der Nutzen des Essigschwammrespirators, der damals schon traditionell war und der sich ja bis in die Jetztzeit erhalten hat, wurde von Poleck auf das gebührende Maß zurückgeführt. Wie auch die einfachen Watterespiratoren wirkt er nur durch Verringerung des Quantums der Atemluft und damit auch der in ihr enthaltenen giftigen Gase, während bei unbehinderter Atmung entsprechend größere Mengen aufgenommen würden, und ferner durch Abfiltrieren der im Pulverqualm stets vorhandenen körperlichen russigen Bestandteile. Irgend eine die Gase bindende Eigenschaft hat die Essigsäure nicht, und der geringe erfrischende Einfluß des Essiggeruches hat auch nur wenig zu sagen. Als einziges, vollen Erfolg versprechendes Mittel wurde die alsbaldige Ableitung der Pulvergase und die Zuleitung frischer Luft erkannt, also schnelle und ausgiebige Ventilation.

In vielen industriellen Betrieben, besonders dem Bergbau, ist die Frage der Verunreinigung der Luft durch Gase und deren Entfernung von eminenter Wichtigkeit. Da diese Verhältnisse eine gewisse Ähnlichkeit mit den hier zu besprechenden haben, mögen sie kurz gestreift werden. Die Grubenluft wird allgemein mit „Wetter" bezeichnet. Man spricht von „matten Wettern", wenn der Sauerstoff der Luft vermindert, von „schweren Wettern", wenn der Kohlensäuregehalt vermehrt ist, von „bösen Wettern", wenn stark giftige Gase wie Kohlenoxyd und Schwefelwasserstoff, und von „schlagenden Wettern", wenn an sich brennbare Gase vorhanden sind oder solche, welche mit Luft zusammen ein explosibles Gemenge bilden, wie Wasserstoff, Kohlenwasserstoff, Grubengas und wieder Kohlenoxyd. Ihre Entfernung wird durch die „Wetterführung" (Ventilation) versucht, über welche strenge bergpolizeiliche Verordnungen aufgestellt sind. In den preußischen Schlagwettergruben werden für den Kopf der Belegschaft in der Minute 2 cbm und für jedes Pferd 8 bis 10 cbm Luft verlangt, für Gruben mit lebhafterer Gasentwicklung sind die Ansprüche an die Wetterführung entsprechend höher. Der Bergmann, der das plötzliche Auftreten böser und schlagender Wetter bemerkt, soll sich platt auf den Boden werfen und in dieser Lage verharren, bis auch der Rückstoß und die Nachschwaden vorüber gezogen sind.

Die Ansprüche der Industrie und militärische Rücksichten verlangten kräftigere

Sprengmittel als das Schwarzpulver; sie forderten auch Wandlungen nach den Richtungen ihres besonderen Interesses und der jeweiligen Absicht. Geringe Stoßempfindlichkeit und gute Haltbarkeit bei längerem Lagern wird von jedem Sprengstoff verlangt, welchem Zwecke er auch dienen soll. Im Bergbau will man nur die Sprengwirkung haben, ohne daß Gase auftreten, welche die Belegschaft schädigen können, und ohne daß Detonationstemperaturen entstehen, welche schlagende Wetter zur Explosion bringen müssen. Auch die humanste Kriegführung dürfte auf die Vermeidung dieser Begleitumstände wenig Wert legen, soweit sie den Gegner treffen, wenn sie nur in den eigenen Reihen kein Unheil anrichten. Hier besteht also ein großer Unterschied zwischen den als Treibmittel zu verwendenden Pulverarten und zwischen der Granatfüllung.

An Bord von Kriegschiffen können Pulver- und Explosionsgase in drei Fällen auftreten und Störungen im Wohlbefinden der Besatzung zur Folge haben. Es kann sich handeln um den beim Abbrennen der Kartusche sich entwickelnden Qualm, um die bei Selbstentzündung der Munitionsbestände und endlich durch Explosion einschlagender feindlicher Granaten frei werdenden und sich im Schiffe ausbreitenden Gase.

In dem 1. Hefte der „Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens", 1909, unterwirft Oberingenieur Rusch die Nitropulver als Treibmittel und als Rohrerosionen beeinflussende Faktoren einer Betrachtung. Ihre Rauchentwicklung, schreibt er, ist schwächer als beim Schwarzpuler, sie ist aber immer noch groß und macht sich besonders beim Schnellfeuern durch Verlegung der Aussicht und durch Belästigung der eigenen Geschützbedienung unangenehm fühlbar. Der Rauch wird hauptsächlich durch den Barytsalpeterzusatz, den viele Pulver haben, durch die Schwarzpulveranfeuerung, weiter aber auch durch die in der Patrone etwa enthaltenen verbrennbaren, aber nicht explosiven Substanzen, wie Patronensack, Filz-, Holzwolle- und Kartoneinlagen, noch vermehrt. Durch möglichste Einschränkung in der Verwendung dieser Rauch erzeugenden Substanzen kann die Rauchbildung wohl verringert werden; die Erfolge sind bisher sehr gering zu nennen.

Ein praktisches Beispiel hierfür führt der französische Stabsarzt Dr. Gazeau in den „Archives de la médecine navale", 1907, an. Als bei einer Schießübung im Juni 1906 die Pulvergase wegen achterlichen Windes nur langsam abziehen konnten, sammelte sich in einem Geschützturme ein dichter, beißender und die Atmung beengender Rauch an, daß man die einzelnen Leute der Geschützbedienung nicht mehr erkennen konnte und an eine genaue Einstellung der Richtvorrichtung nicht zu denken war. Obwohl die Schnelligkeit des Schießens unter diesen Verhältnissen litt, wurde die Übung zu Ende geführt. Am Schlusse befand sich die gesamte Bedienungsmannschaft in einem Zustande, der einen längeren Aufenthalt in der qualmgeschwängerten Luft auch nur für wenige Minuten nicht zugelassen hätte. Als Beschwerden wurden angeführt: Kopf- und Nackenschmerzen, Schwindel so stark, daß beim Heraustreten aus dem Turm einige zu fallen drohten, und Erbrechen, das sich auch den Nachmittag über verschiedentlich wiederholte. Am Schlusse des kurzen Berichtes wird auf ein ähnliches Vorkommnis im Jahre 1902 an Bord der „Masséna" hingewiesen. Als Vorbeugemaßregel wird der Einbau einer Leitung mit komprimierter Luft verlangt. Auf die Art der Gase und die Beschaffenheit des verwendeten Pulvers geht der Berichterstatter nicht ein.

Es ist darauf hinzuweisen, daß nur auf mechanischem Wege solchen störenden

Ereignissen entgegengetreten werden kann, daß aber auch die chemische Beschaffenheit der Kartuschenfüllung Beachtung verdient, ob ihre Verbrennung vollkommen oder unvollkommen ist. Denn bei der sehr unvollkommenen Verbrennung der Nitropulver z. B. bilden sich Stickoxyde, aus welchen nach Luftzutritt Salpeter- und salpetrige Säure werden, die einen dichten, gelben, undurchsichtigen, die Atmungsorgane und die Augen stark reizenden Qualm abgeben. Bei Ammonpulvern ist dieses weniger der Fall, da bei ihrer schnelleren und vollkommneren Verbrennung die Bildung von Stickoxyden unterbleibt.

Über die gesundheitsschädliche Wirkung der bei der Selbstentzündung von Balistit an Bord des „Marco Polo“ 1904 und 1906 entstandenen Gase berichtet der italienische Marinearzt Campo: Kurz nach dem Ankern vor Tschimulpo am 8. September 1904 trat in einer Munitionskammer eine Explosion auf. Da zur Lüftung die Türen nach den Schiffsräumen offen standen, die Fenster in diesen nach der Feuerrolle sofort geschlossen wurden, füllten sich die Räume alsbald mit einem dichten gelben bis braunen Qualm, den die zahlreichen Brandposten einatmen mußten. Die Reizwirkung dieses Qualmes auf die Luftwege war auffallend gering, denn es haben sich in ihm Leute 20 bis 25 Minuten ohne Unterbrechung aufgehalten. Nur sechs Mann meldeten sich wegen Brennens in den Augen, wegen Kopf- und Brustschmerzen sofort krank. In der Nacht verschlimmerte sich ihr Zustand durch Auftreten von Erbrechen, heftiger Atemnot und Fieber. Drei starben nach kurzer Zeit an Lungenödem und Herzlähmung, während die übrigen eine längere Rekonvaleszenz durchzumachen hatten. Dreizehn weitere Kranke, die erst im Laufe des nächsten Tages in ärztliche Beobachtung kamen, zeigten Kopfschmerzen und anfallsweise auftretende Brust- und Atembeklemmung. In der Folgezeit entwickelte sich ausgesprochener Bronchialkatarrh mit gelbbraunem Auswurf, bei einigen traten diarrhöische Entleerungen ebenfalls intensiv gelblicher Stühle auf, die auf das Einatmen und Verschlucken des gelbbraunen Qualmes zurückgeführt werden. Bei weiteren zwölf Mann, welche die Beschwerden in allerleichtester Form hatten, wurde dieselbe auffallend gelbe Färbung der Entleerungen festgestellt. Die Schwere der Krankheitssymptome stand im direkten Verhältnisse zu der Zeit, in welcher die Einzelnen der Qualmwirkung ausgesetzt waren, und zur Intensität des Qualmes, den sie einatmeten. Die dem Brandherd am nächsten Stehenden erlagen.

Am 26. Mai 1906 wiederholte sich vor Hankau die Selbstentzündung in derselben Kammer. Dieses Mal erkrankten im ganzen nur neun Mann mit heftiger Reizung der Augenbindehäute, starken Hustenanfällen, Würgen, bis Erbrechen erfolgte, Kopfschmerzen und allgemeiner Abgeschlagenheit. Bei zwei Mann traten Krämpfe der Körpermuskulatur und des Zwerchfelles auf, welche die Atmung vorübergehend bedrohlich aussetzen ließen. Alle erholten sich in einigen Tagen.

Den verhältnismäßig günstigen Verlauf des zweiten Unfalls führt Campo mit Recht auf die aus dem ersten gezogenen Lehren und die ihn begleitenden besseren äußeren Verhältnisse zurück. Es waren sofort alle Fenster und Pforten in den Schiffsräumen geöffnet worden, so daß durch die einströmende Luft eine schnelle Verdünnung der gasförmigen Zersetzungsprodukte geschaffen wurde, während die Schotttüren der zu der brennenden Munitionskammer führenden Abteilung möglichst geschlossen gehalten wurden. Die Gase zogen durch den Absaugekanal ab, nur zum Teil verbreiteten sie sich über die benachbarten Gänge und wurden hier bereits durch die Außenluft verdünnt. Nur

die notwendigsten Posten wurden in der Nähe des Rauchherdes belassen und diese in kurzen Zwischenräumen immer durch frische Leute abgelöst, so daß nur wenige Menschen immer nur kurze Zeit den schädlichen Gasen ausgesetzt waren. Bemerkenswert war nach dem Berichterstatter der Unterschied in der Art des Qualmes. Im ersten Falle hatte der tief gelbe Qualm zunächst keine nennenswerte Reizwirkung auf die Schleimhäute ausgeübt, so daß die Luft gut einatembar war. Er führt diesen Umstand auf die Umwandlung der Stickoxydgase in das zwar reizlose, aber giftige Stickoxydul, das Lachgas, infolge der Berührung mit der Luft zurück. Daher die stärkeren und nachhaltigeren Vergiftungserscheinungen, während im zweiten Falle diese Umwandlung in Stickoxydul ausgeblieben sei und die stark reizenden, die Atmung beengenden Dämpfe der Salpeter- und salpetrigen Säure vorgelegen hätten. Es ist nicht recht ersichtlich, warum in dem einen Fall die Luft so, in dem anderen anders auf dieselben Gase eingewirkt haben soll, immer unter der Voraussetzung, daß die Umstände, welche die Selbstentzündung veranlaßt haben, dieselben waren, daß es sich in beiden Fällen um das Verpuffen, das langsame Abbrennen, nicht um die momentan verlaufende Explosion gehandelt hat. Die letztere kann wohl nach der Schilderung ausgeschlossen werden. Balistit besteht zu gleichen Teilen aus Nitroglyzerin und Schießbaumwolle. 1 kg Nitroglyzerin liefert nach Escales beim Abbrennen 162 Liter Kohlenoxyd, 58 Liter Kohlensäure, 218 Liter Stickoxyd, 6 Liter Stickstoff, 7 Liter Wasserstoff und 1 Liter Grubengas. Die Stickoxyde sind also mit 48,2 Prozent vorherrschend, die 35,9 Prozent Kohlenoxyd sind bei der stark toxischen Eigenschaft des Gases sicherlich nicht zu vernachlässigen, wenn es gilt, die gesundheitsschädigende Wirkung der Gase auf den Menschen zu analysieren. Wie wohl in den meisten solcher Fälle hatte man es auch hier nicht mit einem Gase allein, sondern mit einem Gasgemenge zu tun, dessen Zusammensetzung je nach den augenblicklichen äußeren Verhältnissen etwas wechseln kann. Meines Erachtens sind die Erkrankungsfälle auf dem „Marco Polo" nicht allein durch die nitrosen Gase, sondern durch die gleichzeitige Einwirkung dieser mit Kohlenoxyd entstanden; der Unterschied in der Intensität läßt sich am ungezwungensten erklären durch die höhere Konzentration der Gase in dem ersten, durch die größere Verdünnung infolge zweckmäßiger ventilatorischer Maßregeln in dem zweiten Falle.

Von viel größerer Wichtigkeit sind aber die Gase, welche durch die Explosion der feindlichen Granaten in das Innere eines Kriegschiffes hineingeschleudert werden. Chinesische Seeräuber warfen Stinktöpfe, um durch unglaublich dichten, jeden Atemzug ausschließenden Qualm die Mannschaften überfallener Schiffe zu ersticken. Die Zusammensetzung dieser für sie so wichtigen Waffe haben die Piraten sorgsam gehütet; wir dürfen aber wohl annehmen, daß sie nicht immer dieselbe geblieben ist, daß im Laufe der Jahrhunderte, vielleicht der Jahrtausende, ständig an ihrer Vervollkommnung gearbeitet wurde. Denn das Problem, so einfach es aussieht, ist nicht leicht zu lösen. Es soll, den Verhältnissen entsprechend, im Moment ein dichter, erstickender Qualm entstehen, der sich schnell ausbreitet. Nun entwickelt sich aber bei einer schnellen Verbrennung, die nur bei reichlicher Sauerstoffzufuhr möglich ist, wenig Qualm, beim langsamen Verschwelen erst erheben sich allmählich stärker werdende Qualmwolken. Die Hauptbestandteile sollen Teer, Pech, Pulver, Pferde- und Kuhmist gewesen sein. Besonders die beiden letztgenannten Stoffe erzeugen, wenn sie unter gewissen Bedingungen verbrannt werden,

einen außerordentlich dichten Qualm und finden deshalb zur Herrichtung von Rauchbomben bei Feuerwehrübungen heutzutage gelegentliche Verwendung.

Doch zwischen dem primitiven Wurfgeschosse des Stinktopfes und der modernen Granate ist ein so gewaltiger Unterschied, daß sich mancher daran stoßen mag, sie nebeneinander nennen zu hören. Bei jenem war das Ersticken der Gegner der direkte Zweck, ein qualvoller, gräßlicher Mord durch Abschneiden der Atmungsluft, eine hinterlistige, gemeine Kampfesart. Wenn die Sprenggranaten in der Zukunft einmal zur Wirkung kommen sollten, messen mehr oder weniger gleiche Gegner ihre Kräfte, die wunderbaren Fortschritte der artilleristischen Wissenschaft, des Schiffbaues und des Sprengstoffwesens ausnutzend. Je vollkommner die Konstruktion der Sprenggranate wird, je besser sie die Aufgabe erfüllt, nach Durchschlagen auch gepanzerter Widerstände auf ihrem weiteren Wege erst im Schiffsinneren zu explodieren, und je mehr ihre Ladung gesteigert wird, um so näher rückt wiederum die Möglichkeit, daß, abgesehen von der mechanischen Wirkung des Geschosses und der Sprengstücke, die giftigen Explosionsgase eine Erstickung der unversehrt gebliebenen Besatzung herbeiführen.

Welcher Art sind nun diese zu erwartenden Gase?

Sie sind natürlich abhängig von dem Sprengstoff, durch dessen chemische Zersetzung sie frei werden. Ihre Zusammensetzung ist aber doch nicht so verschieden, wie man aus der verschiedenartigen Benennung der im Gebrauch befindlichen und im Gebrauch gewesenen Sprengstoffe annehmen könnte. Jede Nation hat ihre besonders benannte Granatfüllung. England nennt oder nannte sie Lydit, Frankreich und Rußland Melinit, Österreich Ammonal und Ekrasit, Spanien Sneiderit und Japan Schimose. Die Pikrinsäure ist wohl verdrängt worden durch das widerstandsfähigere, schwerer detonierbare Trinitrotoluol [$C_6 H_2 CH_3 (NO_2)_3$].

Für die uns interessierende Frage ist die genaue Kenntnis der Zusammensetzung der einzelnen Sprengladungen nicht so sehr erforderlich, weil die Endprodukte ihrer Zerlegung ungefähr dieselben sind. Ausschlaggebend ist der Gehalt an Sauerstoff. Lewin und Poppenberg teilen in der „Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen" (1910, Nr. 1) die Sprengstoffe nach ihrer normalen Zersetzung bei der Explosion in zwei Gruppen ein: „Sprengstoffe, in deren Molekül oder in deren Komposition sich genügend Sauerstoff befindet, um den gesamten Kohlenstoff in Kohlensäure, den gesamten Wasserstoff in Wasser überzuführen, werden als Explosionsprodukte im wesentlichen Kohlensäure, Wasser und Stickstoff bilden. Enthalten die Sprengstoffe weniger Sauerstoff, kann also der gesamte Kohlenstoff nicht in Kohlensäure und der gesamte Wasserstoff nicht in Wasser übergeführt werden, so bildet sich im wesentlichen ein von der Explosionstemperatur und Abkühlungsgeschwindigkeit abhängiges Gleichgewicht zwischen Kohlensäure, Wasserstoff, Kohlenoxyd und Wasser, das bei großem Explosionsdruck durch Methanbildung beeinflußt wird."

Eine wichtige Rolle spielt ferner die Art, in der die chemische Reaktion ausgelöst wird. Erfolgt sie als Detonation, also schnell und vollkommen, so erscheinen bei genügender Sauerstoffanwesenheit die Endprodukte der Oxydation, wie beim Dynamit, dessen Explosionsgase aus Kohlensäure, Wasser, Stickstoff und Sauerstoff bestehen, wohingegen bei Sauerstoffmangel neben Kohlensäure recht beträchtliche Mengen von Kohlenoxyd auftreten, umsomehr, je niedriger die Ladedichte war, umsoweniger, je mehr diese

gleich 1 wird, gleich der, wie sie bei der Detonation von Vollgranaten angenommen werden muß. Ist hingegen die Initialzündung ungenügend, so daß Auskochen erfolgt, so bilden sich andere Gase, auf die unten kurz eingegangen werden wird.

Um eine Vorstellung von den Mengen des Kohlenoxydes zu geben, das entstehen kann, führe ich die Analysen der genannten Autoren an und stelle ihnen solche bekannter Gasmischungen gegenüber. Es enthalten die Gase von

	CO	CO_2
Nitrozellulosepulver . . .	46,9 %	16,8 %
Gelatinedynamit	34,0 =	32,6 =
Karbonit	36,0 =	19,2 =
Ammonal	23,7 =	6,1 =
Pikrinsäure	61,1 =	13,5 =
Trinitrotoluol	57,0 =	1,9 =

	CO	CO_2
Kohlendunst . . .	0,34 %	6,7 %
Leuchtgas . .	4,6—10,0 =	3—8*) =
Wassergas	41,0 =	4,0 =
Minengase	3,8 =	52,6 =

Bei Sprengungen mit Pikrinsäure und Trinitrotoluol unter den gleichen Bedingungen, wie sie in den Geschossen zur Detonation kommen, entstehen beträchtliche Mengen Kohlenoxyd, die 30 Prozent übersteigen.

Man kann hiernach einer ungefähren Berechnung zugrunde legen, daß sich aus 1 kg eines der in Frage kommenden Sprengstoffe 300 Liter Kohlenoxyd entwickeln, demnach aus einer 10 oder 40 kg Sprengladung enthaltenden Granate 3000 oder 12 000 Liter Kohlenoxyd. Ein Gehalt der Atmungsluft von 0,3 Prozent Kohlenoxyd kann schon in kürzerer Zeit bedrohliche Erscheinungen beim Menschen hervorrufen. Es würde also die obige Menge einen Raum von 900 oder 3600 cbm so mit giftigen Gasen anfüllen, daß der Aufenthalt in ihm ohne ernste Störung nicht möglich ist. Drei zu gleicher Zeit in einer ungeteilten Batteriekasematte von 2700 cbm Rauminhalt detonierende 10 kg-Ladungen würden die Besatzung schwer gefährden, wenn die gesamte Gasmenge in ihr verbliebe. Dies ist aber sicherlich nicht der Fall, denn bei der gewaltigen Wucht, mit der die Gase hervorgeschleudert werden, wird ein großer Teil durch die vorhandenen Öffnungen, die offenstehenden Seitenfenster, die Geschützscharten und die Einschußöffnungen unmittelbar wieder herausgetrieben werden. In welchem Grade dies geschieht, läßt sich schwer abschätzen, da die äußeren Verhältnisse, Schiffsgeschwindigkeit, Windstärke und -richtung und die Beschaffenheit des Raumes, dabei maßgebend sind.

Aus demselben Grunde besteht aber auch die Möglichkeit, daß ein Teil der kohlenoxydhaltigen Luft durch offene Luks in die unteren Schiffsräume hineingepreßt wird. Es findet aber nur so viel Gas in einem abgeschlossenen Raume Eintritt, als Luft aus ihm durch andere Wege entweichen kann. Die einstürzenden Gase stoßen also gewissermaßen auf ein Luftpolster, das ihnen Widerstand entgegensetzt. Wenn aber erst durch das dem plötzlichen hohen Überdruck entsprechende schnelle Nachströmen der Luft von außen und von benachbarten Räumen her der Gleichgewichtszustand wieder hergestellt ist, hört diese Gefahr auf. Das spezifische Gewicht der Granatgase dürfte ungefähr gleich dem der atmosphärischen Luft sein, da Kohlenoxyd etwas leichter und die spezifisch schwerere Kohlensäure nur in geringerer Menge vorhanden ist. Ihre hohe Wärme ist ein weiterer Grund, das Nachuntensinken zu verhindern.

*) Je nach der Herkunft.

Nicht die ganze Sprengladung wird bei der Detonation der einschlagenden Granate zersetzt, ein geringer Teil wird bei der Plötzlichkeit des Vorganges in feinste Teilchen zerstäubt und zur Seite geschleudert. Leute, die einer Pikrinsäureexplosion zum Opfer gefallen sind, zeigten diese feinsten Teilchen der unveränderten Substanz tief in die Haut eingedrungen. Bei den Experimenten von Lewin und Poppenberg wurde unzersetzte Pikrinsäure und Trinitrotoluol nachgewiesen. Diese Sprengstoffmengen können durch brennende Schiffsteile zum Auskochen gebracht werden und zur Entstehung von anormalen Zersetzungsprodukten, wie Stickoxyden, Blausäure u. a., führen. Wegen ihrer geringen Menge im Vergleich zu den die Lage allein beherrschenden Kohlenoxydmengen kommt diesen Verpuffungsgasen eine praktische Bedeutung nicht zu.

Ihre Erwähnung hat mehr den Zweck, darauf hinzuweisen, daß sich in einem unter feindlichem Feuer befindlichen Schiff ein aus den verschiedensten Gasen zusammengesetztes Luftgemenge bilden wird, das verhindert, den gefährlichsten Bestandteil, das Kohlenoxyd, durch ein einfaches chemisches Reagens, wie Palladiumchlorürpapier, zu erkennen. Denn der Nachweis von Kohlenoxyd in den unteren, abgeschlossenen Räumen, oder besser gesagt die Feststellung des Fehlens von Kohlenoxyd in ihnen ist ja von enormer Wichtigkeit.

Kohlenoxyd ist ein geruchloses Gas, das uns im gewöhnlichen Leben niemals rein, sondern stets in gemischtem Zustande entgegentritt. Wir wissen, daß es im Leuchtgase und im Kohlendunst sich verbirgt, und schließen auf Kohlenoxyd, wenn wir deren charakteristischen Geruch wahrnehmen. Wird dieser eliminiert, wie es geschieht, wenn bei einem Gasröhrenbruch z. B. das Leuchtgas eine größere Strecke im Erdboden zurückgelegt hat, so sind wir nicht in der Lage, es sogleich zu erkennen und werden vielleicht erst durch eingetretene Vergiftungsfälle darauf hingewiesen.

Der Chemiker benutzt zum Nachweise reinen Kohlenoxydes mit Palladiumchlorür-Lösung durchtränktes weißes Papier. Kohlenoxyd fällt aus dieser Lösung das Metall, deshalb wird der Papierstreifen schwarz. Da aber auch Ammoniak und Kohlenwasserstoffe dieselbe Reaktion geben, ist sie zum Nachweise des Kohlenoxydes in einer Luft nicht zu gebrauchen, die alle nur möglichen Produkte der Verbrennung enthalten wird. So ist es also ausgeschlossen, im Pulver- und Granatqualm seine Abwesenheit sicher festzustellen, und die Annahme, daß es nach dem erfolgten Krepieren von Granaten in der Schiffsluft wahrscheinlich in beachtenswerter Konzentration vorhanden ist, wird die ventilatorischen Maßregeln leiten müssen.

Kohlenoxyd macht die Atmung illusorisch. Der Sauerstoff der Luft dringt bei der Atmung in den Lungenbläschen ins Blut, geht hier mit dem roten Blutfarbstoff eine chemische Verbindung, das Oxyhämoglobin, ein und wird in dieser Form an die Gewebe abgegeben, zur Oxydation, zur Unterhaltung des Lebens dienend. Kohlenoxyd hat eine größere Verwandtschaft zu dem Blutfarbstoff als der Sauerstoff. Wenn beide Gasarten an das Blut herantreten, so wählt das Blut das Kohlenoxyd, setzt dieses an die Stelle des nur locker gebundenen Sauerstoffes und wird dadurch untauglich, dem Körper Lebensnahrung zu geben. Sind 50 bis 75 Prozent der Blutkörperchen durch Kohlenoxyd besetzt, muß der Tod eintreten.

Auf den menschlichen Organismus wirkt Kohlenoxyd stets in derselben Weise, einerlei ob es unter dem Deckmantel des Leucht- oder Wassergases, des Kohlendunstes,

in der Bergwerksluft oder in den Minengasen seinen deletären Einfluß geltend macht. Nur die verschiedene Konzentration bedingt Unterschiede. Wenngleich ein sicherer Vergiftungsfall durch das in den Explosionsgasen vorhandene Kohlenoxyd bisher nicht festgestellt ist, müssen ihm dieselben Eigenschaften zugeschrieben werden. Etwaige Zweifel werden durch die Versuche von Lewin und Poppenberg widerlegt. Sie setzten einmal Kaninchen und Meerschweinchen, Tierarten, die beide gegen Kohlenoxyd unempfindlicher sind als der Mensch, unter eine Glasglocke, in die sie durch Sprengung oder Schuß in der kalorimetrischen Bombe erhaltene Sprenggase in genau bestimmter Menge einleiteten. Bei einer zweiten Versuchsreihe, die sie anstellten, um den praktischen Verhältnissen möglichst nahe zu kommen, befand sich das Tier in der Sprengkiste selbst, in der Pikrinsäure und Trinitrotoluol zur Explosion gebracht wurden. Stets waren die Krankheitszeichen dieselben, wie sie durch Einatmung CO haltiger Luft anderer Herkunft verursacht wurden. Unterschiede in der Intensität waren lediglich von den Schwankungen des Kohlenoxydgehaltes abhängig und wurden nicht etwa durch die Verschiedenheit des Sprengstoffes bedingt. Enthielt die Luft des Versuchsraumes 0,33 Prozent Kohlenoxyd, so war nach 11 Minuten eine deutliche Lähmung der Vorder- und Hinterläufe ausgebildet, die jede Selbstrettung der Tiere ausschloß.

In welcher Konzentration Kohlenoxyd vorübergehend vom Menschen ohne ernste Schädigung vertragen werden kann, ist schwer zu sagen. Besteht doch zweifellos eine verschiedene Empfindlichkeit bei einzelnen Individuen, eine höhere bei Männern als bei Frauen. Auch ist es wohl selten möglich, einigermaßen genau die Zeit zu bestimmen, die ein Verunglückter dem Gift ausgesetzt war, erst recht nicht den Kohlenoxydgehalt der Luft, die er geatmet hatte.

Es müssen zur Klärung dieser Frage die durch Tierexperimente gewonnenen Resultate herangezogen werden, die natürlich nur mit großer Reserve auf den Menschen übertragbar sind. Sie geben ein recht anschauliches Bild von der Wechselwirkung zwischen Konzentration des Kohlenoxydes und seiner Einwirkungszeit. 0,04 Prozent 66 Stunden eingeatmet, übten auf Kaninchen keinen Einfluß aus, 0,15 bis 0,23 Prozent riefen erst nach mehreren Tagen gefahrdrohende Erscheinungen hervor, 0,3 Prozent riefen bereits nach 24 Stunden, 0,4 Prozent nach 4 Stunden solche hervor. Darüber hinaus verlief die Vergiftung stets rapid.

Es liegen auch einige Selbstversuche an Menschen vor. Witte atmete im Laboratorium der Dublin Society 1814 Kohlenoxyd ein, dessen genaue Konzentration allerdings mir nicht bekannt ist. Er verlor nach drei Atemzügen das Bewußtsein, fiel zu Boden und lag eine halbe Stunde anscheinend leblos da. Durch Sauerstoffatmung wurde er gerettet. Gruber atmete 3 Stunden lang 0,021 bis 0,024 Prozent ohne schädliche Wirkung; nach ihm liegt die Schädlichkeitsgrenze beim Menschen bei 0,05 Prozent, während bei 0,2 Prozent nach kurzer Zeit schwere Symptome auftreten.

Meistens ist die Vergiftung plötzlich, wenngleich auch eine chronische Form bei Büglerinnen, Köchinnen und Arbeitern in gewissen Fabrikbetrieben beschrieben ist. Eine Gewöhnung an Kohlenoxyd gibt es nicht, eher greift eine erhöhte Empfindlichkeit Platz.

Auf den klinischen Verlauf der Vergiftung einzugehen dürfte zu weit führen, zumal da er eingangs bei der Pionierkrankheit ausführlicher besprochen ist. Im See-

gefecht sind die schweren Formen zu erwarten. Es soll hier aber noch der oft geteilten Auffassung entgegengetreten werden, daß das Überstehen des akuten Anfalles Heilung wäre. Oft zieht sich die Rekonvaleszenz lange hin, und stets birgt sie noch schwere Gefahren, wie Hemiplegie, Blasen- und Mastdarmlähmung, Störungen im Gebiete der peripheren Nerven, Geisteskrankheiten, Schwachsinn, Hauteruptionen, Zucker- und Eiweißausscheidungen.

Bei Todesfällen weisen meistens die äußeren Verhältnisse schon auf die Ursache hin und geben Anlaß zur Untersuchung des Leichenblutes. Nur durch diese, durch den spektroskopischen oder durch den chemischen Nachweis, läßt sich die Todesursache einwandfrei feststellen. Zu letzterem eignet sich am besten die Hoppe-Seylersche Methode, weil sie ohne besondere Apparate angestellt werden kann. Anderseits entziehen sich auch leicht Fälle der Erkennung, weil eine mit bloßem Auge wahrnehmbare hellrote Farbe des Blutes und der Organe als unumgänglich nötiges Anzeichen von vielen Ärzten erwartet wird. Dieses Postulat trifft nicht immer zu. Auch wenn die Vergiftung den Tod herbeigeführt hat, braucht lange nicht alles Oxyhämoglobin in Kohlenoxydhämoglobin verwandelt zu sein. Ferner wird durch die Einwirkung von Kohlensäure, Kohlenwasserstoffen und anderen Bestandteilen des Qualmes, die ja nie fehlen werden, die sonst charakteristische hellrote Blutfarbe nicht selten verdeckt.

Auf Grund der gewaltigen Mengen von Gasen, die sich aus Hochexplosivgranaten entwickeln, und ihrer Eigenschaften wegen ist die Gefahr naheliegend, zahlreiche Vergiftungsfälle im Seekampfe zu erleben, und man sollte erwarten, daß die Begebenheiten des russisch-japanischen Krieges das Beweismaterial dafür liefern würden. Im Widerspruch dazu steht aber die Tatsache, daß wir von solchen Vergiftungsfällen eigentlich sehr wenig gehört haben. Ein einwandfreier Todesfall aus dieser Ursache an Bord eines Kriegschiffes während der Schlacht ist meines Wissens bisher überhaupt nicht bekannt geworden. Auch wenn berücksichtigt wird, daß nach einem Seegefecht die ganze Lage wenig geeignet ist, zweifelhafte Todesfälle zu klären, so ist das absolute Fehlen immerhin auffallend, wo doch von sachverständigen Gewährsmännern die Luft in den von Granaten überschütteten Schiffen als geradezu furchtbar wahrgenommen und in entsprechenden Farben der Öffentlichkeit geschildert ist. Auch Erkrankungsfälle, die dieser Ursache zugeschrieben werden, erscheinen mir recht spärlich. Allerdings halten die Japaner mit Veröffentlichungen zurück. Aus russischen Berichten stelle ich in Folgendem Bemerkungen über Rauch- und Explosionsgase zusammen.

Auf dem Hauptgefechtsverbandplatze des „Rurik" vorne im Mannschaftsbaderaum brannte der Rauch den dort Beschäftigten in den Augen, die irrespirablen Gase der explodierten feindlichen Granaten benahmen den Atem. — Vergiftungsfälle sind nicht angeführt, also wahrscheinlich auch nicht festgestellt.

Auf „Aurora", die nach Manila entkam, machten sich die brenzlichen Gase in derselben Weise bemerkbar. — Der Schiffsarzt hat ununterbrochen seine die geistigen und körperlichen Kräfte in hohem Maße beanspruchende Tätigkeit während des Gefechts ausgeübt. Bei Kohlenoxyd- und anderem Gehalt der Luft wäre dies ausgeschlossen gewesen.

Auf dem Panzerschiff „Orel" trat der Schiffsarzt unmittelbar nachdem eine Granate im Kommandoturm explodiert war, in diesen, um den Kommandanten zu retten. — Von Gasbelästigung erwähnt er nichts.

Die bei der Explosion des Schimosepulvers entwickelten Gase verursachten bei der Besatzung der „Rossija" eine allgemeine Schwäche, riefen ein Gefühl der Erstickung und Neigung zu Ohnmacht hervor. Manche Leute erholten sich bald, bei anderen dauerte der Zustand der Hinfälligkeit mehrere Tage. Die Haut einiger Verletzter war mit braunen Teilchen des unzersetzten Schimose übersät. — Diese Erscheinungen können auf die Anwesenheit von Kohlenoxyd und vielleicht stickoxydhaltigen Gasen hinweisen, aber mit derselben Wahrscheinlichkeit gewöhnlichem Qualm zugeschrieben werden.

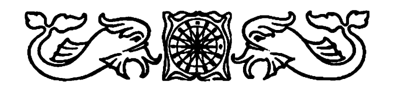
Der Schiffsarzt des „Dimitrij Donskoi" berichtet: „Bei einigen Verletzten muß der Tod durch Schock allein angenommen werden. Leute mit nicht allzuschweren Verletzungen und deshalb guter Prognose verfielen schnell und starben. In der psychischen Sphäre waren einige Fälle von Stupor und Aufregung zu erwähnen. Ein Mann beschimpfte mich mit unflätigen Worten, warum er keinen Verband erhielte. Dabei war er verbunden. Nach 1 Stunde war er tot. Ein Ingenieur bekam 2 Stunden nach der Schlacht einen hystero-epileptischen Anfall." — Der Berichterstatter spricht diese Symptome nicht als Ausdruck einer Vergiftung an. Nach den uns bei der Minen- und Kohlenoxyderkrankung bekannt gewordenen Erscheinungen dürfte ein Zusammenhang mit den Sprengstoffgasen nicht von der Hand zu weisen sein.

Der amerikanische Militärarzt W. C. Braisted, der während des Krieges nach Japan kommandiert war und Gelegenheit hatte, aus der Schlacht zurückkehrende Schiffe zu besichtigen, will erfahren haben, daß auf einem russischen Schiffe das gesamte Ärzte- und Unterpersonal auf dem Gefechtsverbandplatz durch die Dämpfe des japanischen Schimose bewußtlos geworden sei, und nach einer Zeitungsnachricht haben die Gase einer im Kesselraum explodierten japanischen Granate die Bedienungsmannschaft getötet.

Ssemenow nimmt an, daß die in den unteren Decks des „Ssuworow" stationierten Leute durch die giftigen Gase wohl alle erstickt seien.

Das, was von Schießversuchen bekannt wird, die in den verschiedenen Marinen vorgenommen werden, um sich auch über die Bedeutung der Explosionsgase zu orientieren, muß beiseite gelassen werden, wenn die Betrachtung objektiv bleiben soll. Deshalb halte ich es auch für müßig, den Gründen nachzuspüren, die den Gegensatz zwischen Theorie und Praxis erklären könnten. Mehr oder weniger wahrscheinliche Vermutungen würden das Ergebnis sein.

Wer das Wesen der Gefahr kennt, wird sich mit den geeigneten Mitteln rüsten, ihr entgegenzutreten; er wird die Gefahr nicht deshalb unterschätzen, weil sie bisher nur in geringem Maße, nicht in ihrer vollen Tragweite bekannt geworden ist.



Die großen russischen und sibirischen Kanalprojekte.

Von Dr. Richard Hennig.

(Mit 2 Übersichtskarten.)

Das russische Reich unserer Zeit stellt den riesenhaftesten zusammenhängenden Länderkomplex dar, den die Menschheitsgeschichte bisher als einheitliches Staatengebilde kennen gelernt hat. Kaspisches Meer, Schwarzes Meer, Ostsee, Weißes Meer, Nördliches Eismeer, Stiller Ozean — das sind bekanntlich die Grenzmeere des Zarenreiches, und dennoch ist der Meereshunger des russischen Volkes sichtlich noch nicht befriedigt: er führte vor wenigen Jahren zu jenem Kampfe mit tragischem Ausgang im Fernen Osten, der sich an den Namen Port Arthur knüpft; er drängt seit Jahrzehnten, wenn auch bisher erfolglos und wohl auch ohne Hoffnung auf bleibenden Erfolg, Rußland zum Indischen Ozean und zum Bosporus. — Wie kommt es, daß ein Reich, dessen Küstenlinie an Länge von keinem anderen Land der Erde erreicht wird, dennoch so sichtlich unzufrieden ist mit dem, was es besitzt, und so begierig nach neuen Küstengrenzen? Die Antwort ist leicht: so riesenhaft die Küstenausdehnung Rußlands auch ist — es grenzt nirgends ans offene Weltmeer! Ein merkwürdig unglückliches Geschick hat es so gefügt, daß Rußland sämtliche Zugangsstraßen zum freien Ozean entweder von anderen Nationen (England, Deutschland, Dänemark, Schweden, Türkei, Japan) beherrscht oder aber von unbezwinglichen Eismassen blockiert werden! Ja damit noch nicht genug: Rußland ist auch nicht einmal in der Lage, ohne fremde Zustimmung seine Schiffe aus irgend einem seiner Randmeere ins andere zu schicken. Das ist natürlich in strategischer Beziehung ganz unleidlich. Die russischen Flotten in den einzelnen Randmeeren sind so vollständig voneinander geschieden, daß man sie überhaupt nicht mehr als einheitliches nationales Gebilde anzusehen vermag. Die an sich bewundernswerte Fahrt der Baltischen Flotte Rußlands unter Rojestwenski zum ostasiatischen Kriegsschauplatz (Oktober 1904 bis Mai 1905) bietet mit ihrem tragischen Verlauf das klassische Beispiel dafür, daß Rußland nicht eine einzige große nationale Flotte besitzt, sondern nur eine Reihe von einzelnen Geschwadern, die sich gegenseitig aber in keiner Weise zu ergänzen und zu unterstützen vermögen.

Unter solchen Umständen müßte es für Rußland natürlich von der denkbar größten Bedeutung sein, wenn es gelänge, wenigstens zwischen seinen europäischen Randmeeren schiffbare Verbindungswege durch das innere Rußland unter Ausnutzung der russischen Flußläufe herzustellen.

Solche Verbindungswege gibt es nun zwar, zum Teil sogar schon seit sehr langer Zeit. So sind die Ostsee und das Kaspische Meer, und zwar die Flüsse Newa und Wolga, durch drei verschiedene Kanalsysteme miteinander verbunden, das sogenannte Marien-Kanalsystem, das Tichwin-System (Rybinsk-Ladogakanal) und das Wishni-Wolotschok-System (Twer-Ladogakanal). Weißes und Kaspisches Meer hängen durch die Flüsse Dwina und Wolga, und zwar mit Hülfe des Kanals Herzog Alexanders von Württemberg, unter Vermittlung des Bjeloje-Sees und des Marien-Kanalsystems, zusammen, Schwarzes Meer und Ostsee durch das Oginski-Kanalsystem und den Königskanal,

die auf verschiedenen Wegen den Dnjepr mit dem Niemen, der Weichsel (Königskanal zwischen Dnjepr und Bug, vom letzten Polenkönig Stanislaus August angelegt) und der Düna verbinden usw. Der älteste unter diesen Kanälen, der die Twerza, einen linken Nebenfluß der Wolga, mit dem in den Wolchow mündenden und somit nach dem Ladoga-See und zum Njemen führenden Msta verbindet, wurde bereits unter Zar Peter dem Großen angelegt, der in Holland und Frankreich die Segnungen eines guten Kanalsystems kennen gelernt hatte, und war bereits 1711 vollendet. Später, unter der Kaiserin Katharina II. und dem Zaren Paul, hat dann ganz besonders der vortreffliche russische Staatsmann Graf Sievers sehr viel für die Ausgestaltung der russischen Kanäle getan; auf ihn sind die meisten unter den oben genannten Kanalanlagen zurückzuführen.

Alle die genannten Kanäle sind aber von relativ untergeordneter Bedeutung, und selbst die wichtigsten unter ihnen, der Marienkanal, der Newa und Wolga verbindet, und der Königskanal, weisen nur 1,8 und 1,5 m geringste Tiefe auf, sind daher nur für kleine Fahrzeuge, und auch nicht ohne Mühe, befahrbar. Für den Güteraustausch in Rußland selbst, zum Teil auch für den Handelsverkehr Ostdeutschlands und des Ostseegebietes mit dem inneren Rußland (Königskanal!) spielten ja diese kleinen Kanäle eine nicht geringe Rolle, aber sie verlieren doch neuerdings, hauptsächlich durch den Wettbewerb der Eisenbahnen, immer mehr an Wichtigkeit, da sie eben allzu primitiv sind. Sofort würden aber diese Wasserstraßen eine ganz andere und sogar sehr große Bedeutung erlangen, wenn sie auch größere Seeschiffe und, wenn möglich, Kriegschiffe durch das Binnenland aus dem einen Randmeer ins andere befördern könnten. Zu diesem Zweck aber müßte man natürlich ganz neue und wesentlich tiefere und breitere Kanäle erst schaffen!

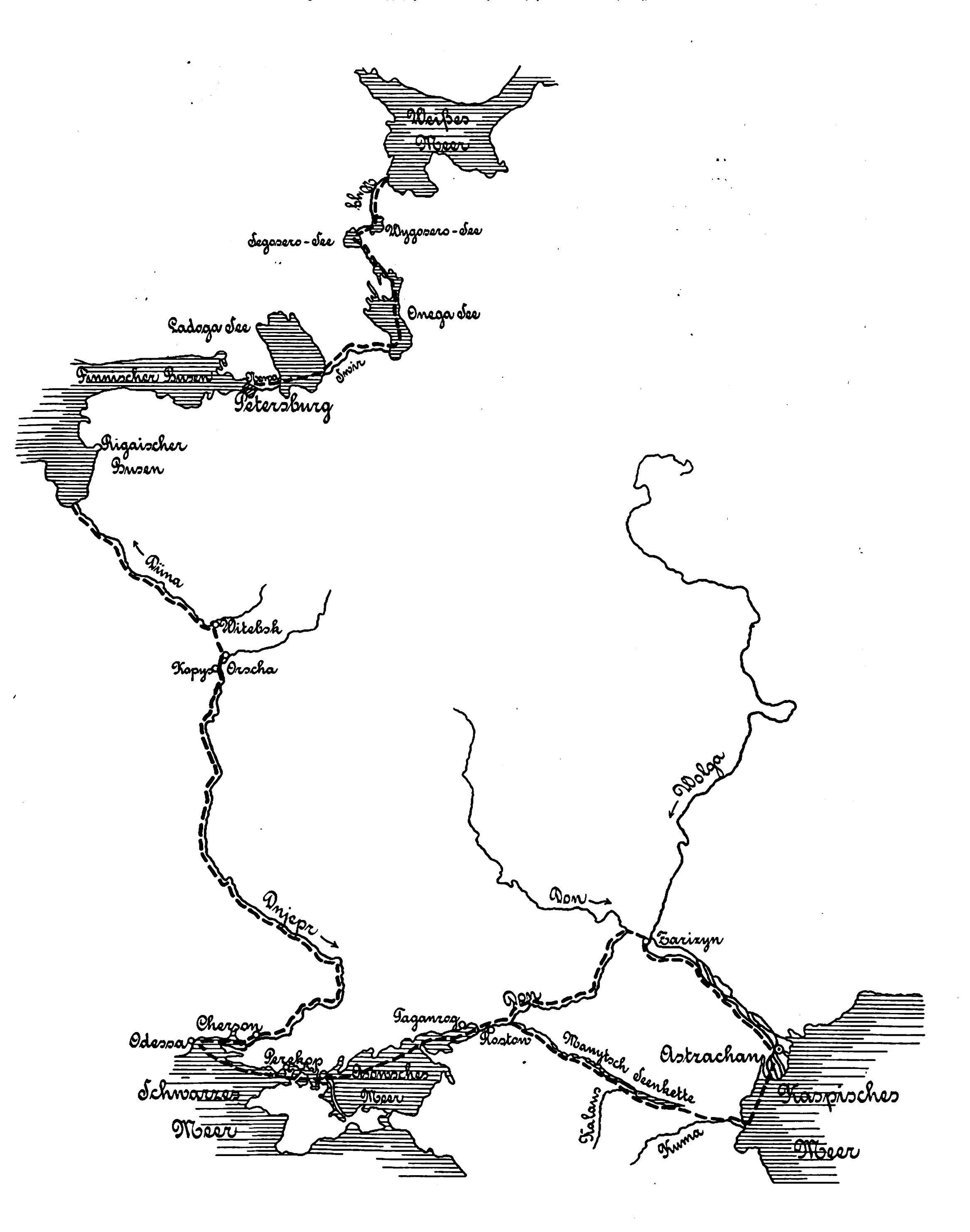
Tatsächlich schweben denn auch derartige Projekte in größerer Zahl seit langer Zeit, Projekte, die sowohl die Ostsee mit dem Schwarzen Meer wie die Ostsee mit dem Weißen Meer und das Schwarze Meer mit dem Kaspischen See durch gewaltige Kanäle verbinden sollen. Diese großartigen Pläne rücken neuerdings sogar sämtlich in den Bereich der Wahrscheinlichkeit, und trotz der ungeheuren Kosten und großen technischen Schwierigkeiten solcher Kanalanlagen dürften sie doch in nicht allzu ferner Zukunft verwirklicht werden, weil eben ihre Rückwirkung auf die wirtschaftliche Entwicklung des Riesenreichs und auf seine militärische Schlagfertigkeit gar nicht hoch genug eingeschätzt werden kann.

Verhältnismäßig am wenigsten Schwierigkeiten und Kosten würde ein großer Schiffskanal zwischen dem Weißen Meer und der Ostsee machen. Seitdem um die letzte Jahrhundertwende der Ingenieur Timonow lebhaft für die Schaffung einer solchen Wasserstraße eintrat, ist auch schon viel geschehen, um sie ins Dasein zu rufen, und vermutlich wird diese Schiffsverbindung in nicht mehr ferner Zeit in vollem Umfang vorhanden sein.

Eine derartige Wasserverbindung, die allerdings für Schiffe nicht benutzbar ist, besteht bereits in ziemlich gerader Linie auf natürlichem Wege zwischen den genannten beiden Meeren. Vom Finnischen Meerbusen führt die Newa in den großen Ladoga-See, der seinerseits durch den Fluß Swir mit dem Onega-See verbunden ist. Vom nördlichsten Zipfel des Onega-Sees leitet ein Wasserlauf in den Segosero-See, der

seinerseits wieder einen Abfluß zum nordöstlich gelegenen Wygosero-See entsendet; von dessen Nordspitze aber fließt der Wyg fast genau nordwärts in die Onega-Bai, den Südzipfel des Weißen Meeres. — Um diesen Wasserweg wenigstens teilweise für den Timonowschen Kanal Peters des Großen, der Ostsee und Weißes Meer verbinden soll, nutzbar zu machen, würde es freilich umfangreicher Regulierungsarbeiten bedürfen, und diese müßten, speziell im nördlichen Teil, durch neuzuschaffende Kanäle ergänzt werden. War doch selbst die Verbindung vom Finnischen Meerbusen in den Ladoga-See auf der Newa bis 1901 nicht ohne weiteres für Schiffe möglich, da vor dem Ausfluß des Ladoga-Sees eine Sandbank lag, die bei Niedrigwasser jede Verbindung unterband. Seit dem Beginn des 20. Jahrhunderts ist jedoch diese Fahrstraße überall ausreichend vertieft worden, so daß der Schiffsverkehr bis in den Ladoga-See kein Hindernis mehr findet. Die am Swir erforderlichen Kanalisationsarbeiten sind verhältnismäßig nicht sehr groß; das schwierigste Stück des Kanals Peters des Großen ist der nördliche Teil, der sich von der Stadt Powjenez am Nordende des Onega-Sees bis zum Dorf Ssorok am Onega-Busen erstrecken soll. Dieser nördliche Teil des gesamten Kanals würde 219 Werst (234 km) lang sein, aber nur 129 Werst (137½ km) vorhandene Wasserstraßen könnten ohne weiteres dafür benutzt werden. Bei einer gleichmäßigen Wassertiefe von 2,74 m würde die Herstellung des nördlichen Stückes des Kanals Peters des Großen etwa 17 Millionen ℳ kosten. — Der Kanal wird nach seiner Vollendung besonders für den Handel der nördlichsten Teile Rußlands von hoher Bedeutung sein, aber auch der russische Kriegshafen (Katharinenhafen) an der Murman-Küste der Halbinsel Kola wird durch die neue Verbindung zur Ostsee, auch wenn sie zunächst nur für Schiffe von geringem Tiefgang befahrbar ist, bedeutend an Wert gewinnen. In absehbarer Zeit soll dann aber der Kanal auf die Tiefe des deutschen Kaiser Wilhelm-Kanals gebracht werden, so daß ihn auch die größten Kriegschiffe zu passieren vermögen.

Von ungleich größerer Wichtigkeit als der Kanal Peters des Großen würde aber für Rußlands Zukunft das Projekt einer Kanalverbindung zwischen der Ostsee und dem Schwarzen Meer sein, das auch bereits seit langer Zeit spielt, aber gerade erst in allerjüngster Zeit feste Formen und sichere Unterlagen anzunehmen scheint. Ein Blick auf die Karte zeigt, daß der gegebene Weg einer solchen binnenländischen Wasserstraße dem Lauf der Flüsse Düna und Dnjepr folgen muß, die streckenweise einander auf rund 100 km Entfernung nahe kommen. Der erste Entwurf eines Großschiffahrtsweges Ostsee—Schwarzes Meer, der etwa um die Jahrhundertwende sehr ernsthaft erwogen wurde, nahm jedoch, um die Kosten zu verringern, eine etwas abweichende Führung insofern in Aussicht, als der Kanal von der Düna zunächst in die Beresina und erst durch deren Vermittlung in den Dnjepr geleitet werden sollte. Die Verbindung zwischen beiden Flußsystemen sollte auf dem Wege von Dünaburg an der Düna nach Lepel an der Beresina erfolgen. Es hätten alsdann etwa 200 km Kanäle völlig neu geschaffen werden müssen, und der gesamte verbindende Wasserweg zwischen den beiden Meeren wäre alsdann etwa 1600 km lang gewesen. Die Kosten der Anlage sollten etwa 450 Millionen Rubel, die Bauzeit 5 Jahre betragen. Bei einer ununterbrochenen Fahrt während der Tages- und der Nachtstunden, wie sie in Aussicht genommen war und wie sie durch eine aus-


Weißes Meer
Wygosero-See
Segosero-See
Onega See
Ladoga See
Finnischer Busen
Petersburg
Rigaischer Busen
Düna
Witebsk
Kopys
Orscha
Dnjepr
Wolga
Don
Zarizyn
Cherson
Odessa
Taganrog
Don
Rostow
Manytsch Seenkette
Perekop
Schwarzes Meer
Astrachan
Kaspisches Meer
Kalaus
Kuma

giebige Beleuchtung des Kanals mit elektrischem Licht ermöglicht werden sollte, hätte die Fahrt von der Ostsee ins Schwarze Meer oder umgekehrt nur 6 mal 24 Stunden gedauert, bei Zugrundelegung einer stündlichen Geschwindigkeit von 6 kn. Für dieses Projekt hat sich seinerzeit speziell die Minsker Landwirtschaftliche Gesellschaft energisch ins Zeug gelegt.

In neuerer Zeit taucht nun aber die Idee des Wasserweges zwischen der Ostsee und dem Schwarzen Meer in etwas geänderter Form auf, unter völliger Ausscheidung des Beresina-Laufs. Das neue Kanalprojekt ist dem russischen Finanzministerium auf Veranlassung des Crédit Lyonnais und der Banque de Paris et des Pays-Bas zur Konzessionserteilung eingereicht worden. Man hat dabei den alten Plan fallen lassen müssen, weil er in mannigfacher Beziehung doch noch zu Bedenken Veranlassung gab, und will nunmehr die Kanalverbindung zwischen der Düna und dem Dnjepr direkt herstellen, etwa in der Richtung von Witebsk an der Düna nach Orscha oder Kopys am Dnjepr. Ein solcher Kanal würde an sich zwar bedeutend kürzer sein, als der Kanal zwischen Düna und Beresina, aber er macht umfangreiche Seitenkanäle erforderlich, um die Strömung des Schiffahrtsweges durch Zuflüsse genügend stark zu machen. Infolgedessen würden auch die Kosten dieses neuen Kanalprojekts nicht sehr viel niedriger als die des alten sein, zumal da zur Überwindung der — freilich nicht hohen — Wasserscheide auch Schleusen erforderlich sein würden. Die Kosten werden, neuesten Nachrichten zufolge, auf 290 Millionen Rubel geschätzt, nachdem man ursprünglich 315 Millionen herausgerechnet hatte. Wenn der Kanal jedoch so tief gemacht werden soll, daß er auch den größten Kriegschiffen die Durchfahrt gestattet, so würden die Kosten noch beträchtlich höher werden. In diesem Fall würde natürlich die Regierung, die ihrer militärischen Schlagfertigkeit wegen hohen Wert auf eine große Tiefe des Kanals legen muß, zu den Kosten eine beträchtliche Summe beisteuern müssen, während andernfalls der Kanal auf rein private Initiative gebaut werden würde. Schon 1907 hat die Duma, auf Antrag des Verkehrsministeriums, 300 000 Rubel zur Vornahme der abschließenden Vorarbeiten bewilligt, und im Winter 1908/09 hat sich in St. Petersburg eine Aktiengesellschaft zusammengetan, die der Idee zur Wirklichkeit verhelfen soll und der zahlreiche hochangesehene Männer, darunter der ausgezeichnete, inzwischen am 22. März 1909 verstorbene frühere Verkehrsminister, Fürst Chilkow, als Mitgründer angehörten. Die Gesellschaft hat auch bereits die behördliche Genehmigung erhalten, so daß man wohl sehr bald mehr von diesem Kanal hören wird. — Bei einer maximalen Geschwindigkeit von 8 kn in der Stunde würde die Fahrt von Petersburg nach Odessa, zu deren Zurücklegung gegenwärtig von gewöhnlichen Frachtschiffen auf dem Wege über Gibraltar rund 6 Wochen Fahrzeit benötigt werden, auf dem neuen Kanal, dessen Gesamtlänge etwa 2300 km betragen soll, nur rund 12 Tage dauern. Es ist klar, daß nicht nur die russischen Ostseeländer, sondern auch ein großer Teil des übrigen Nord- und Mitteleuropa, das an die Ostsee und ihre Seitenmeere angrenzt, von dem Ostsee—Schwarze Meer-Kanal den größten Vorteil haben würde, nicht zum mindesten Deutschland, dessen Ostseehäfen sich natürlich die Gelegenheit zu einer viel schnelleren und ungleich sichereren Großschiffahrt nach dem Schwarzen Meer und dem östlichen Mittelmeer nach Kräften zunutze machen würden. Schon aus dieser einen Tatsache ist die weitreichende

Bedeutung des Kanals klar zu erkennen. Eine gründliche Umwälzung des europäischen Verkehrslebens würde die Folge sein — vielleicht erleben wir diese Entwicklung schon in wenigen Jahren. Es ist dies um so wahrscheinlicher, als, nach einer neuesten Version die russische Regierung den so überaus wichtigen Kanal in größtem Maßstabe unter Umständen in eigener Regie bauen und betreiben wird.

Weiterhin wird neuerdings wieder des öfteren ein Kanalprojekt von schon sehr hohem Alter diskutiert, das eine schiffbare Wasserstraße zwischen dem Schwarzen und dem Kaspischen Meer herstellen soll. Der dem Asowschen Meer zuströmende Don und die in den Kaspischen See fließende Wolga kommen einander in der Gegend von Zarizyn auf etwa 70 km nahe. Hier nahm schon der große Zar Peter einen Kanalbau in Angriff: 1696 verfügte er in Woronesch, daß auf der genannten Strecke ein Kanal gebaut werde; mit der Leitung des Baues wurde Fürst Boris Alexejewitsch Galyzin betraut, der 35 000 Arbeiter für den gedachten Zweck anwarb. Die ersten technischen Leiter der Kanalanlage, zunächst der Engländer Thomas Baily, später der deutsche Oberst v. Brückel, hatten jedoch wenig Glück, und als dann 1698 Zar Peter von seinem Besuch in England den ausgezeichneten englischen Ingenieur John Perry zur Durchführung des Unternehmens mit sich nach Rußland genommen hatte, scheiterte die Fortführung des abermals mit 12 000 Arbeitern energisch in Angriff genommenen Planes daran, daß Perry von seinem ausbedungenen, für damalige Verhältnisse sehr hohen Jahresgehalt von 300 Pfund Sterling trotz mehrfacher Mahnung nichts ausgezahlt erhielt, so daß er schließlich, obwohl der Zar ihm für den Fall der Arbeitseinstellung mit Hinrichtung drohte, aus Rußland entwich. So wurde damals nichts aus dem geplanten Kanal zwischen Don und Wolga.

Später ist dann jedoch ein freilich nur sehr kleiner Kanal zwischen beiden Flußsystemen zustande gekommen, der Kanal von Jepifa, der den Don mit der Upa, einem Nebenfluß der in die Wolga mündenden Oka, verbindet. Der Kanal ist jedoch nur von bescheidensten Dimensionen und entsprechend geringer Bedeutung. Die Anlage eines größeren Kanals erschien aber stets, so oft sie auch geplant wurde, als zu schwierig und kostspielig, da die zwischen beiden Strömen liegenden nördlichen Ausläufer der Jergeni-Hügelkette, die den Don verhindern, in die Wolga einzumünden, einen komplizierten und sehr teuren Schleusenkanal erfordern würden. Immerhin hat die Gegend von Zarizyn, wo sich Don und Wolga so nahe kommen, schon von jeher in der Geschichte der Verkehrsbeziehungen zwischen Kaspisee und Schwarzem Meer oder allgemein zwischen Asien und Europa eine nicht unwichtige Rolle gespielt, und besonders im Mittelalter ging ein nicht kleiner Teil der Schätze Chinas an dieser Stelle den von Europa erreichbaren Wasserwegen zu. Auch die 1862 geschaffene Bahnverbindung Zarizyn—Donskaja trägt dem Verkehrsbedürfnis zwischen beiden großen Strömen Rechnung.

Der Schwierigkeiten wegen, die sich einer Schiffahrtsstraße größeren Stils, wie erwähnt, an der genannten Stelle entgegenstellen, hat man daher in den letzten Jahrzehnten häufiger den Plan gehegt, die heißersehnte Verbindung zwischen Kaspischem und Schwarzem Meer an einer anderen Stelle zu suchen, und zwar etwa in der Richtung Astrachan—Taganrog. Hier hat, vielleicht noch bis in die historische Zeit hinein, eine natürliche Wasserverbindung zwischen beiden Meeren bestanden, deren Reste in der

Gestalt einer sonderbaren Kette von bittersalzigen Seen, der Manytsch-Wasserrinne, noch gegenwärtig vorhanden sind. Unter Ausnutzung dieser insgesamt 530 km langen Seenkette dachte man daran, einen 854 km langen, 6,75 m tiefen und 25,5 m breiten Kanal zwischen beiden Meeren zu schaffen. Ganz besonders lebhaft hat sich im Jahre 1900 der russische Hydrotechnische Kongreß dieses Planes angenommen, wobei man sogar auch eine Tiefe von vollen 7 m und eine Breite von 55 m für den Kanal in Erwägung zog.

Da die natürlichen Verhältnisse der Gegend hier gewissermaßen die Anlage eines Kanals vorgezeichnet haben, kann es nicht wundernehmen, daß schon zu wiederholten Malen weitblickende Herrscher an die Herstellung eines Kanals etwa in der Richtung vom heutigen Astrachan auf Taganrog dachten. Ja, die Idee dieses Kanals kann bereits auf das ehrwürdige Alter von mehr als 2000 Jahren zurückblicken, denn schon der große Macedonierkönig Alexander trug sich zeitweilig mit einem solchen Plan, und später wurde dieser von Sultan Selim I., Zar Peter dem Großen u. a. wieder aufgenommen. Die gewaltige Seenkette des Manytsch, deren Hauptzufluß der von Süden kommende Kalaus ist, hat merkwürdigerweise sowohl nach Westen wie nach Osten einen intermittierenden Abfluß. Im Frühjahr, wenn der sonst größtenteils trocken liegende See hohen Wasserstand aufweist, sendet er einen Zufluß dem Don zu, während der östliche Arm in der dürren Steppe versiegt und nur ganz ausnahmsweise einmal bis in den Huiduck genannten Nebenfluß des Kuma und mit diesem ins Kaspische Meer gelangt. Wenn diese ganze Gegend reichlichere Niederschläge aufwiese, würden wir im Kalaus und dem Manytsch-See nicht nur eine der merkwürdigsten Bifurkationen der Welt, sondern auch eine gute, natürliche Wasserstraße zwischen dem Kaspischen und dem Asowschen und Schwarzen Meer vor uns sehen. Im Jahre 1860 empfahl der Salinendirektor Bergsträsser in Astrachan lebhaft die Herstellung eines schiffbaren Kanals auf dem genannten Wege, der überdies vom Asowschen Meer durch die schmale, Rußland und die Halbinsel Krim miteinander verbindende Landenge von Perekop hindurch verlängert werden sollte, so daß ein fast geradliniger Schiffahrtsweg von Odessa bis zum Ostufer des Schwarzen Meeres, etwa nach Usun Ada oder Kraßnowodsk, entstanden wäre, wo gegenwärtig die tief nach Asien hineinführende Transkaspische Bahn der Russen beginnt. Die sehr beachtenswerte Anregung Bergsträssers wurde jedoch nicht verwirklicht, wenngleich die Durchstechung der Landenge von Perekop, unabhängig von der Idee eines Kanals vom Schwarzen zum Kaspischen Meer, im Juni 1888 erfolgt ist. — Weiterhin wurde dann eine sehr eingehende Bearbeitung eines Kanalprojekts auf der genannten Strecke 1880 von dem russischen Ingenieur Daniloff entworfen; dieser wollte vom Manytsch, dessen östlichstes Ende nur noch 84 km vom Ufer des Kaspischen Meeres entfernt ist, einen Kanal zum Kuma- und Terek-Fluß führen. Der 55 km lange See Schara-Chulussun, der den Kalaus aufnimmt und den höchsten Punkt der dortigen, ziemlich flachen Ebene und der Manytsch-Seen darstellt, sollte als Speisereservoir für den beabsichtigten Kanal dienen. Von diesem Reservoir aus hätte die Kanalisierung des westlichen Abflusses natürlich nur geringe Schwierigkeiten geboten, während nach Osten, zum Kuma und Terek hin, ein eigener Kanal hätte gegraben werden müssen, dessen Herstellung in der flachen Steppe indessen ebenso eine leichte Aufgabe gewesen wäre. Ein anderer Kanal sollte, nach Daniloffs

Absicht, vom Manytsch nordostwärts zur Wolga-Mündung laufen und noch ein anderer über Jekaterinodar am Kuban nach Anapa an der Küste des Schwarzen Meeres. Dieser Plan, mit gewissen Abänderungen, ist nun neuerdings, wie berichtet, abermals aufgetaucht, wobei man die Baukosten, je nach der beabsichtigten Tiefe und Ausdehnung des Kanalsystems, auf 80 bis 215 Millionen ℳ veranschlagt hat. Die Durchführung des Projekts scheiterte jedoch bisher stets an der allzugroßen Trockenheit der nördlich vom Kaukasus gelegenen Steppe, die eine ausreichende Wassermenge im Kanal in Frage stellte, und es ist auch kaum zu erwarten, daß man dieser sehr großen Schwierigkeit jemals wird völlig Herr werden können.

Jedenfalls ist es bezeichnend, daß in neuester Zeit wieder die Ansicht die Oberhand gewinnt, die Verbindung beider Meere doch lieber an der obengenannten schmalsten Stelle der Wasserscheide zwischen Wolga und Don herzustellen, etwa in der Richtung Kalatsch—Zarizyn. Natürlich müßte ein großer Kanal an dieser Stelle ein Schleusenkanal werden, doch heißt es neuerdings, daß die Kosten doch nur etwa 120 Millionen Rubel betragen würden, wozu freilich dann noch weitere Unkosten im Betrage von etwa 16 Millionen Rubeln für die notwendige Regulierung des Don kommen. Der Plan ist kürzlich vom früheren Vorsitzenden der Landwirtschaftlichen Gesellschaft, dem Fürsten Schtscherbatow, zusammen mit dem Rechtsanwalt Lyshin dem Verkehrsministerium zur Genehmigung eingereicht worden, wo jetzt eine besonders dafür eingesetzte Kommission alle in Betracht kommenden Einzelheiten gründlich studiert. Die Unternehmer fordern eine Konzession auf 90 Jahre, nach deren Ablauf alle Anlagen Eigentum der Krone werden sollen. Wie es heißt, soll der Kanal 80 Werst lang werden, bei einer Breite von 38 m und einer Tiefe, die Schiffen von 2,8 m Tiefgang die Durchfahrt ermöglicht. Die Unternehmer hoffen auf einen jährlichen Frachtverkehr von 8 Millionen Tonnen. — Für die innere wirtschaftliche Entwicklung Rußlands würde ein Wolga—Don-Kanal kaum minder große Bedeutung als der Düna—Dnjepr-Kanal haben; freilich für Deutschlands Interessen kann er sich mit dem letzteren in keinem Falle messen.

Kanalverbindungen zwischen dem Kaspischen Meer und der Ostsee oder dem Kaspischen Meer und dem Weißen Meer sind, wie aus den Darstellungen weiter oben hervorgeht, in kleinerem Umfang seit geraumer Zeit vorhanden, und es scheint kein größeres Bedürfnis zu bestehen, auch diese Randmeere durch neue, tiefere Kanäle, die größeren Schiffen die Durchfahrt gestatten, zu verbinden.

So großartig die vorstehend behandelten neuen großen russischen Kanalprojekte in Europa zweifellos sind und so bedeutend die Rückwirkungen solcher Verkehrsstraßen auf das Handelsleben ganz Mitteleuropas, insbesondere natürlich Rußlands selbst, sein würden, so werden sie doch von denjenigen Plänen an Bedeutung noch fast übertroffen, welche an die sibirischen Wasserstraßen anknüpfen, und zwar sowohl an die Binnenwasserstraßen auf den sibirischen Riesenströmen wie an die Küstenschiffahrt im Nördlichen Eismeer. Rußland ist ja in seiner ganzen Ausdehnung in bezug auf seine Binnenschiffahrtsverhältnisse zweifellos das begünstigtste Land der Erde und wird dadurch für die Ungunst der Lage seiner Küsten reichlich entschädigt. Wie sehr Rußland allen anderen Ländern in dieser Hinsicht überlegen ist, geht am besten daraus hervor, daß es allein wesentlich mehr schiffbare Binnenwasserstraßen aufweist, als Deutschland,

Frankreich, England, Holland, Schweden, Österreich-Ungarn, Italien und die Vereinigten Staaten zusammengenommen. Folgende von Heym aufgestellte Zusammenstellung beweist dies:

Die Länge der vorhandenen schiffbaren Wasserstraßen (Flüsse und Kanäle) beträgt in Rußland (einschließlich Russisch-Asien) . . . etwa 173 000 km,

den Vereinigten Staaten		33 680	"
Deutschland		24 519	"
Großbritannien		13 087	"
Frankreich	etwa	13 000	"
Holland		8 087	"
Schweden		7 211	"
Österreich-Ungarn		6 461	"
Italien		3 550	"

usw. usw.

Unter Rußlands 173 000 km schiffbaren Wasserstraßen sind nicht weniger als rund 80 000 km künstlich geschaffen, von denen etwa zwei Drittel für Schiffahrt und ein Drittel nur für Flößerei ausnutzbar sind.

Wenn nun auch schon die großen Ströme des europäischen Rußland fast alle anderen Hauptflüsse Europas an Länge und jedenfalls an Schiffbarkeit übertreffen, so gilt dies noch viel mehr von den Strömen Sibiriens. Die Wolga, der weitaus größte Fluß Europas, steht bei einer Gesamtlänge von 3690 km noch recht erheblich hinter den vier großen Strömen Sibiriens zurück, denn der Jenissei besitzt eine Länge von 4266 km, der Amur eine solche von 4480 km, die Lena von 4481 km und der Ob ist einschließlich des Irtysch sogar 5442 km lang. Überdies sind diese ungeheuren Ströme fast in ihrem ganzen Verlauf schiffbar, ebenso wie ihre größeren Nebenflüsse, und lediglich die sehr ungünstigen klimatischen Verhältnisse, denen sie ausgesetzt sind, beeinträchtigen ihre Brauchbarkeit für Handels- und Verkehrszwecke in freilich sehr empfindlicher Weise.

Leider vereitelt der Ural jede Möglichkeit einer Kanalverbindung zwischen sibirischen und europäischen Flüssen, und um für Europa, einschließlich des europäischen Rußland, die wundervollen natürlichen Wasserstraßen Sibiriens nutzbar zu machen, bedarf es daher entweder der den Anschluß vermittelnden Eisenbahnen oder einer mühseligen und nicht ungefährlichen Seeschiffahrt von den europäischen Häfen zur Mündung des Ob und des Jenissei. Es wird weiter unten noch davon die Rede sein, in welchem Umfang die europäische Seeschiffahrt zu den sibirischen Strömen bereits verwirklicht werden konnte und welche weiteren Hoffnungen sich daran knüpfen.

Auch unter Ausschaltung aller von europäischen Interessen abhängigen Gesichtspunkte müßte eine Kanalverbindung zwischen den einzelnen großen Strömen Sibiriens für die wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes selbst von hohem Werte sein. Ob und Jenissei münden zwar in das gleiche Meer und nahe nebeneinander, aber doch erst in so hohen nördlichen Breiten, daß die natürliche Wasserverbindung zwischen ihnen während des größten Teiles des Jahres durch Eisblockierung unterbrochen ist. Überdies wäre eine Verbindung zwischen ihnen auch nur in südlicheren Breiten von bedeutenderem Werte für die Schiffahrt. Schon heute könnte durch einen beide Strom-

systeme verbindenden Kanal ein Wasserweg vom Ural bis in den Baikal-See und noch weiter bis tief nach China hinein geschaffen werden. Der Tobol mit seinen beiden vom Ural herabströmenden Nebenflüssen Tura und Tawda stellt nämlich zunächst den wichtigsten linken Zufluß des Irtysch dar. Der Tobol ist von Kurgan, die Tura von Turinsk, die Nika von Irbit an schiffbar. Nun sind aber sowohl die Stadt Kurgan durch die Sibirische Bahn wie der alte wichtige Handelsplatz Tjumen an der Tura durch die Bahn Tjumen—Perm mit Schienenwegen an das europäische Bahnnetz angeschlossen und ermöglichen somit einen Güteraustausch zwischen Europa und den westsibirischen Strömen. In naher Zukunft wird außerdem auch Semipalatinsk am Irtysch eine Bahnverbindung mit Orenburg und weiter nach Samara und Moskau erhalten. Tjumen und Tomsk, neben Irkutsk die beiden wichtigsten Handelsplätze Westsibiriens, unterhielten von jeher einen lebhaften Verkehr miteinander auf dem Wasserwege über die Flüsse Tura, Tobol, Irtysch, Ob, Tom, ja diese 2731 km lange Wasserstraße, auf der früher auch die Transporte der zu Zwangsarbeit in den Bergwerken Verurteilten nach dem Osten befördert wurden, verlor selbst dann kaum an Verkehr, als die russische Regierung zur Erleichterung der Verbindung von Tjumen nach Tomsk und umgekehrt eine 1612 km lange Landstraße zwischen beiden Städten anlegte, denn die Güterbeförderung auf dieser Straße gestaltete sich infolge ihres elenden Zustandes ungemein schwierig und unverhältnismäßig teuer, und der Wasserweg wird daher, obwohl um 1119 km länger, weiterhin bevorzugt, solange er überhaupt offen ist. Er wird von Barken in 14, von Dampfern (mit Aufenthalt) in 9 Tagen zurückgelegt. Die Firma Kurbatow & Ignatow unterhält einen regelmäßigen Schleppdampferdienst auf der genannten Strecke. Größere Bedeutung als die Landstraße von Tomsk nach Tjumen erlangte eine andere, 1665 km lange Landstraße Tomsk—Irkutsk, die erst seit der Eröffnung der großen Sibirischen Bahn ihre Bedeutung wieder eingebüßt hat. Denn hier stand vor der Eröffnung der Bahn kein Parallelweg zur Beförderung der Güter zur Verfügung, wie auf der Strecke Tjumen—Tomsk. Immerhin erkannte die russische Regierung schon frühzeitig, welche hohe Bedeutung die Herstellung eines Kanals zwischen den Stromgebieten des Ob und des Jenissei etwa zwischen dem 55. und 60. Grad nördlicher Breite haben müßte, wo die beiderseitigen Zuflüsse des Ob und des Jenissei zu wiederholten Malen einander sehr nahe kommen. Auf die Dauer konnte eine solche Wasserstraße einfach nicht entbehrt werden, denn der Zustand der Landstraße zwischen Tomsk und Irkutsk war nicht besser, als der der Straße von Tjumen nach Tomsk, und spottete jeder Beschreibung, nicht nur im Winter, sondern auch im Sommer. Im allgemeinen waren die Fuhrwerke, die einmal die von Tomsk über Mariinsk, Atschinsk, Kraßnojarsk, Kansk, Nischne Udinsk nach Irkutsk verlaufende Poststraße hin und zurück gemacht hatten, nach beendeter Fahrt nicht mehr zu benutzen und mußten außer Dienst gestellt werden; auch den Pferden durfte man nur einmal im Jahre die überaus anstrengende Tour hin und zurück zumuten. Unter solchen Umständen stellten sich die Beförderungskosten natürlich ungebührlich hoch, nämlich auf 11 bis 24 Pfennig pro Tonnenkilometer im Sommer bei Verwendung von Wagen, auf 6 bis 14 Pfennig im Winter bei Verwendung von Schlitten. Auf der anschließenden Straße von Tomsk nach Tjumen, die über Kolywan, Kainsk, Omsk und Ischim verläuft, waren die Ge-

bühren durch die Einwirkung der konkurrierenden Wasserstraße zwar erheblich niedriger: sie stellten sich im Sommer für den Tonnenkilometer auf 6,5 Pfennig, im Winter auf 3,8 Pfennig. Da aber der oben genannte Wasserweg, der freilich nur knapp sechs Monate im Jahr zuverlässig offen ist, schon 1885 bei Barkenbeförderung nur 1,2, bei Dampferbeförderung 2 Pfennig Kosten für den Tonnenkilometer beanspruchte — seither sind die Gebühren noch erheblich geringer geworden —, so liegt es auf der Hand, daß der Wasserweg trotz seiner sehr viel größeren Länge und seiner starken Zeitinanspruchnahme dennoch bevorzugt wurde, wo es nur irgend anging.

Um so dringender erwünscht müßte daher auch eine schiffbare Wasserstraße zwischen Ob und Jenissei in nicht allzuhohen Breiten sein. Bei einer Durchführung in großem Maßstabe müßte ein Ob—Jenissei-Kanal einschneidende Bedeutung erlangen, weil er ja nicht nur zwischen Tomsk und Irkutsk eine Schiffahrt ermöglichte (über Jenissei, obere Tunguska und Angara), sondern sogar einen fortlaufenden Wasserweg von Tjumen bis Tomsk, ja noch weiter, vom Ural bis zum Baikal-See, bieten könnte, einen Wasserweg von vollen 5720 km Länge. — Die günstigste Stelle zur Verbindung beider Flußsysteme fand sich unter dem 59. Breitengrad, dort, wo der bei Serebrennikowa in den Jenissei mündende Kas und der westwärts zum Ob entströmende Ket einander am nächsten kommen. Schon vor mehr als 100 Jahren, zur Zeit Kaiser Pauls (1796 bis 1801), plante die russische Regierung die Anlage eines Ket—Kas-Kanals. Im September 1881 nahm das russische Ministerium der Verkehrswege den Plan aufs neue auf, dessen Ausführungskosten auf $5^1/_2$ Millionen Rubel, einschließlich aller Vorarbeiten auf 8 bis 10 Millionen Rubel veranschlagt wurde.*)

Die 10 Millionen Rubel sind für den Bau des Kanals auch verausgabt worden, aber das Ergebnis ist bisher doch noch recht dürftig. Der sogenannte Jassewaja-Kanal zwischen Ket und Kas, der von einem Nebenfluß des Ket, der Lomowataja, mit Wasser gespeist wird, ist heute vorhanden, aber er ist seiner außerordentlich geringen Tiefe wegen nur für die kleinsten Schiffe befahrbar. Anfangs ging nämlich der russische Reichsrat zwar mit großer Begeisterung auf den Plan ein und stellte 1883, trotz ungünstiger Finanzlage, eine erste Rate für den Bau zur Verfügung, die zunächst für Anlage eines 1884 in Angriff genommenen Kanals zwischen dem Bolschoje-See und dem Maly Koß-Fluß sowie für Regulierung der Maly Koß-Quellen, des Jassewaja-Flusses und einiger kleinerer Zuflüsse verwendet werden sollte. Später aber erlahmte der Eifer, die Zuschüsse gingen zögernd ein, die Arbeiten verzettelten sich, auch liefen wohl manche für die Anlage bestimmten Mittel nach alter russischer Sitte in andere Taschen, als eigentlich geplant war, und wenn auch 1887 noch einmal $1^1/_4$ Millionen Rubel für die Herstellung des Kanals zwischen dem Bolschoje-See und dem Lomowataja-Fluß bewilligt wurden, so ist doch eigentlich nur der mittlere Teil des geplanten Kanals damals wirklich vollkommen fertiggestellt worden. Der bei einer Sohlenweite von 17,8 m insgesamt 899 km lange Kanal, der sich aus dem Ket, dessen Nebenfluß Lomowataja, dessen Zufluß Jassewaja, dem 7 km langen Bolschoje-See, dem neuen 9 km langen Kanal zwischen diesem See und dem Kleinen Kas sowie dem Kleinen und Großen Kas selbst zusammensetzt, weist ins-

*) Vgl. Augustrowski: „Der Ob- und Jenissei-Kanal", St. Petersburg 1885.



gesamt 28 Holzschleusen und Erddämme auf. Er ist bei Niedrigwasser nur für Schiffe von 20 Tonnen und 1 m Tiefgang befahrbar, bei Mittelwasser für Schiffe bis zu 80 Tonnen, bei Hochwasser für solche bis zu 100 Tonnen. Die größten Schiffe, die ihn unter günstigsten äußeren Umständen zu passieren vermögen, dürfen 47 m lang, 7½ m breit und 1¼ m tief sein. Im Jahre 1903 wurde ein neuer Kanalentwurf ausgearbeitet, der mit einem Kostenaufwand von abermals 10 Millionen Rubeln die Fahrstraße so erweitern und vertiefen sollte, daß sie für Schiffe von 150 bis 170 Tonnen befahrbar würde.

Bisher ist diese Erweiterung nicht ausgeführt worden, doch darf man mit ziemlicher Sicherheit annehmen, daß es einst dahin kommen wird. Dann aber wird es tatsächlich möglich sein, auch etwas größere Schiffe ohne Schwierigkeit vom Fuß des Ural bis ins Transbaikal-Gebiet laufen zu lassen, denn das einzige ernste Schiffahrtshindernis, das sonst bestand, die Stromschnellen der dem Baikal-See entströmenden Angara, die bei Bratskij-Ostrog beginnen und sich rund 400 km weit flußabwärts erstrecken, hat ein reicher russischer Kaufmann Sibiriakow vor einigen Jahren auf eigene Kosten beseitigen lassen, so daß die Dampfer vom Baikal-See, die früher nur 650 km weit, bis Bratskij-Ostrog, gelangen konnten, jetzt beliebig weit den Jenissei abwärts zu befahren imstande sind. Weiterhin aber strömt dem Baikal-See auf seinem Südostufer die aus der chinesischen Mongolei kommende, bis nach Kiachta hinauf für Schleppdampfer schiffbare Selenga zu, auf der besonders viel Tee aus China nach Irkutsk befördert wird. Bei Werchne Udinsk am Selenga-Fluß trifft die Wasserstraße übrigens abermals mit der Sibirischen Bahn zusammen, und es ist nun bezeichnend für die Wichtigkeit der sibirischen Wasserwege, daß die aus dem Fernen Osten kommenden, mit der Sibirischen Bahn verfrachteten Güter schon jetzt vielfach in Werchne Udinsk umgeladen und dann auf Schiffen bis nach Tjumen weiterbefördert werden, um von dort alsdann wieder mit der Bahn nach Perm und dem übrigen Europa zu gelangen. Von Karymskaja aus, der Station, wo die Mandschurische Bahn von der Sibirischen Bahn südostwärts abzweigt, bis nach Perm beträgt der Weg mit der Eisenbahn 4882 km, der kombinierte Bahn- und Wasserweg hingegen 7467 km (6080 km Wasser, 1387 km Bahn), und trotz seiner sehr viel größeren Länge und seiner ungleich erheblicheren Zeitbeanspruchung wird der letztere Weg vor dem ersteren meist bevorzugt, da er billiger ist. Freilich hat diese Tatsache nur für die 5½ bis 6 Monate des Jahres Gültigkeit, in denen eine Schiffahrt möglich ist; in der übrigen Zeit des Jahres, wo die Gewässer in Eisfesseln geschlagen sind, muß natürlich die Bahn die Transporte allein bewältigen, da eine Schlittenbeförderung nur hier und da, auf kürzere Strecken, einsetzen kann. Die Bedeutung des regelmäßigen Frachtschiffverkehrs im Ob- und Jenissei-Gebiet dürfte im allgemeinen in Europa wesentlich unterschätzt werden. Deshalb sei erwähnt, daß schon 1893 nicht weniger als 102 Dampfer regelmäßig auf dem Ob verkehrten, die im genannten Jahre rund 350 000 Tonnen Güter beförderten. Für den regen Schiffsverkehr auf dem von Semipalatinsk an schiffbaren Irtysch ist auch die Tatsache bezeichnend, daß bis zur Zeit, da die Große Sibirische Bahn den Irtysch bei Omsk kreuzte, der ganze, fast 3000 km lange und meist schiffbare Fluß an keiner einzigen Stelle überbrückt war. — Auf dem Jenissei ist der Verkehr zwar wesentlich schwächer entwickelt, doch verkehrten auch hier von

Kraßnojarsk an, wo die Große Sibirische Bahn den Strom berührt, regelmäßige Dampfer stromab bis Jenisseisk und stromauf bis Minussinsk. Unterhalb von Jenisseisk wird ein zwar unregelmäßiger, aber doch nicht unwichtiger Dampferverkehr sogar bis nach Turuchansk, also bis zur Einmündung der Nebenflüsse Untere Tunguska und Turuchan aufrecht erhalten. — Ebenso gibt es auf dem Baikal-See, der mit einer Fläche von 37 000 qkm und etwa 1430 m Tiefe der wasserreichste und tiefste Süßwassersee der Erde ist, einen regelmäßigen Dampferverkehr zwischen dem West- und Ostufer im südlichen Teil, nämlich zwischen den Orten Listwenitschnoje und Mysowskaja, während in den übrigen Teilen des ungeheuren und sehr sturmreichen Sees, dessen Längsausdehnung etwa der Strecke Hamburg—Konstanz entspricht, die Schiffahrt sich nur in sehr engen Grenzen hält. — Die genannten Einzelheiten dürften genügen, um zu beweisen, wie wichtig für das innere Wirtschaftsleben Sibiriens eine für größere Schiffe benutzbare Wasserverbindung zwischen den Systemen des Ob—Irtysch einerseits, des Jenissei, des Baikal-Sees und der Selenga anderseits werden müßte.

Aber die Zukunftspläne, die einer Ausgestaltung des sibirischen Verkehrslebens und insbesondere der sibirischen Schiffahrt gelten, gehen noch weiter. Für absehbare Zeit freilich werden die eben beschriebenen, auf eine vollwertige Verbindung zwischen Ob und Jenissei hinzielenden Kanalprojekte die russische Regierung und die russischen Finanzen voraussichtlich hinreichend in Anspruch nehmen, aber in späterer Zeit mögen wohl auch einmal die Pläne Gestalt erlangen, die sich jetzt erst gelegentlich und schüchtern ans Licht der Öffentlichkeit wagen und die nichts Geringeres im Auge haben, als eine dereinstige Herstellung weiterer Kanäle zwischen den Zuflüssen des Baikal-Sees und den Stromgebieten des Amur und selbst der Lena. Kurz und gut, es sollen die sämtlichen großen Ströme Sibiriens durch Kanäle miteinander verbunden werden.

An eine Einbeziehung der Lena in das große sibirische Binnenland-Wasserstraßennetz dürfte freilich auf Jahrzehnte hinaus noch nicht zu denken sein, denn in dem riesenhaften, auf 2 320 000 qkm geschätzten Stromgebiet der Lena ist die Schiffahrt und ebenso natürlich der Handelsverkehr noch sehr wenig entwickelt, da die anwohnende Bevölkerung sehr dünn gesät ist und nur am Oberlauf ein wenig dichter beisammensitzt und da außerdem die Schiffahrt nur etwa in 5 Monaten des Jahres möglich ist. Ein unregelmäßiger Dampfschiffsverkehr während der Monate Mai bis Oktober, der hauptsächlich den zahlreichen Goldfischereien längs des Flusses zugute kommt, besteht zwischen Jakutsk, dem Hauptort des Gebiets, und Kirensk. Bis hierher ist die Lena nur für Dampfer befahrbar, obwohl zur Hochwasserzeit kleine Barken beinahe bis zur Quelle hinauf zu gelangen vermögen. Im allgemeinen bietet übrigens der Witim, der große rechte Nebenfluß der Lena, eine bessere Schiffahrtsstraße als der Oberlauf der Lena selbst. Vorläufig liegt jedenfalls noch keine Veranlassung zur Herstellung einer Kanalverbindung zwischen den Stromgebieten des Jenissei und der Lena vor, die übrigens zweckmäßig unter Umgehung des Baikal-Sees zwischen der Oberen Tunguska und einem Nebenfluß der Lena erfolgen würde. Die Zuflüsse dieser beiden Ströme kommen an verschiedenen Stellen einander ganz erstaunlich nahe, und die Wasserscheide zwischen ihnen hat einen überaus eigenartigen Verlauf. Entspringt doch die Lena selbst fast am Ufer des Baikal-Sees, der selbst zum Stromgebiet des Jenissei gehört,

und fließt doch der gewaltige Strom der Unteren Tunguska, der in den Jenissei mündet, in seinem obersten (freilich nicht schiffbaren) Lauf auf Hunderte von Kilometern der Lena selbst in geringer Entfernung geradezu parallel. Immerhin kann die Erschließung des Lena-Beckens für die Schiffahrt des übrigen Sibirien einstweilen noch aus der Betrachtung ausscheiden.

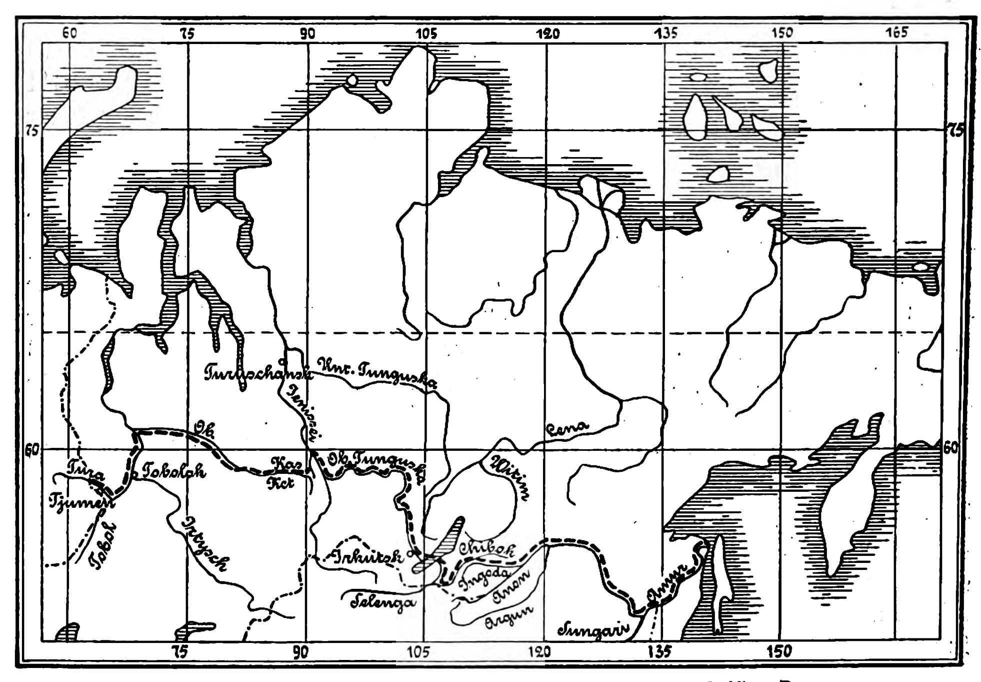
Schneller dürfte jedenfalls die Frage spruchreif werden, das Stromgebiet des Amur durch einen Kanal mit den westsibirischen Flußläufen in Verbindung zu bringen. Die Flüsse des östlichen Sibirien geben an guter Schiffbarkeit denen des westlichen nichts nach. Die größeren und mittelgroßen unter ihnen haben durchweg eine Mindesttiefe von 4 Fuß, viele unter ihnen sind bis zu 20 Fuß tief, der Amur selbst noch tiefer. Die Schiffbarkeit der dortigen Flüsse, die heut von um so größerer Wichtigkeit ist, als hier nicht, wie im westlichen Sibirien, parallel laufende, wenn auch noch so schlechte Poststraßen vorhanden sind, ist erst seit 1844 von den Russen systematisch erforscht worden, und erst seit 1871 wird der Amur regelmäßig von Dampfern befahren, die der staatlich unterstützten Amur-Dampfschiffahrtsgesellschaft gehören und die etwa 6 1/2 Monate lang, von Mitte April bis Anfang November, eisfreies Gewässer vorfinden. Freilich bieten zahlreiche Sandbänke und der im Sommer oft sehr niedrige Wasserstand des Stromes ernste Hindernisse; sitzen doch selbst Dampfer von nur 0,75 m Tiefgang zuweilen fest, die Fahrgäste müssen sich stets ausdrücklich verpflichten, an seichteren Stellen des Flusses am Ufer zu Fuß nebenher zu gehen! Die Zahl der Amur-Dampfer betrug schon im Jahre 1893 45 und ist seither noch gewachsen. Eine besonders wichtige Rolle im Frachtverkehr spielt dabei wiederum, wie auf der Selenga, der chinesische Tee.

Die Verbindung des Amur mit dem Stromgebiet des Jenissei müßte in jedem Fall durch die dem Baikalsee zuströmende und bis über die chinesische Grenze schiffbare, 1270 km lange Selenga erfolgen. Die Herstellung einer für große Fahrzeuge schiffbaren Kanalverbindung würde freilich in dem ziemlich stark gebirgigen Transbaikalgebiet eine recht schwierige Aufgabe sein. Vermutlich würde sie unter Benutzung des schiffbaren, 470 km langen Chilok, eines rechten Nebenflusses der Selenga, und der Ingoda, eines der Quellflüsse des Amur, erfolgen. Ein solcher Kanal über das Jablonoi-Gebirge würde aber, zumal da auch eine ausgiebige Kanalisierung der benutzten Flüsse erforderlich wäre — der Amur z. B. wird erst von Nertschinsk an schiffbar, und der Dampferverkehr beginnt erst in Strjetensk — in jedem Fall ein ungemein kostspieliges und höchst schwieriges Unternehmen werden, an dessen Verwirklichung bis auf weiteres jedenfalls noch nicht gedacht werden kann.

Wird aber auch dieser Plan dereinst verwirklicht, so wird man tatsächlich vom Ural bis in den Stillen Ozean eine einzige fortlaufende Binnenwasserstraße haben (ein letztes Hindernis, die stark versandete Mündung des Amur, welche die Schiffe zwingt, bei Mariinsk, wenige Kilometer vor der Erreichung des Meeres, ihre Güter noch der Eisenbahn zur Beförderung nach Alexandrowsk anzuvertrauen, wird sich mit einigem guten Willen gleichfalls noch beseitigen lassen). Damit wäre zweifellos ein höchst bedeutsamer Schritt zur inneren Kolonisierung Sibiriens getan. Und nicht nur Sibirien selbst wäre dann in seiner ganzen Längenausdehnung von einer schiffbaren Wasserstraße durchzogen, sondern auch bis tief in die Mongolei und

selbst in die Mandschurei hinein könnten dann die Frachtdampfer verkehren, denn in die erstere führt, wie schon erwähnt, die dem Baikalsee zuströmende Selenga hinein, und die letztere wird von dem gleichfalls für Dampfer schiffbaren Sungari durchströmt, auf dem russische Dampfer, nach dem mit der chinesischen Regierung in Peking abgeschlossenen Mandschurei-Abkommen vom 8. September 1896 (Cassini-Vertrag) von der Mündung des Flusses in den Amur an bis nach Boduno, oberhalb des Gebiets von Charbin, verkehren dürfen.

Der europäische Handel freilich hätte nur ein sehr mittelbares Interesse an dieser gesamten Zukunftsentwicklung der sibirischen Wasserstraßen, weil eben das sibirische Fluß- und Kanalnetz wegen der vorgelagerten unüberwindlichen Kette des Ural



----- Die künftige Wasserstraße vom Ural bis zum Stillen Ozean.

nach wie vor gegen die Wasserstraßen des europäischen Rußland und Europas überhaupt gänzlich abgeschlossen bleiben müßte, so daß immer wieder die für den Güteraustausch nur als Notbehelf zu betrachtende Eisenbahnschiene die Vermittlung zwischen Asien und Europa übernehmen muß.

Auch diese Tatsache freilich ist cum grano salis zu verstehen. Denn streng genommen weiß man schon seit einigen 30 Jahren, daß für einige Wochen in jedem Jahr ein leidlich zuverlässiger direkter Schiffsverkehr von den europäischen Häfen bis in die westsibirischen Flüsse auf dem Wege durchs nördliche Eismeer möglich ist. Eine Erreichung der Mündungen des Ob und Jenissei von europäischen Gewässern aus ist bereits Schiffen aus Archangelsk im 17. Jahrhundert wiederholt gelungen, wobei die kühnen Fahrzeuge die Straße von Matotschkin, die Nowaja Semlja in zwei Hälften teilt, zu benutzen pflegten. Im

Beginn des 19. Jahrhunderts aber schlummerte die ohnehin nur recht spärliche Benutzung dieses Schiffsweges völlig ein, als Zar Alexander I, der einen allzu lebhaften, unbequemen Andrang fremder, besonders englischer Schiffe nach Sibirien fürchtete, anordnete, daß „dieser Weg nicht vorhanden sei". Dieser Befehl genügte tatsächlich, um den Seeverkehr zwischen den europäischen Häfen und den sibirischen Flüssen einschlummern zu lassen, ja das Vorhandensein eines derartigen Schiffsweges wurde so gut wie vollständig vergessen, so daß er in den 70er Jahren gewissermaßen neu entdeckt werden konnte. Das Hauptverdienst an der Wiederauffindung gebührte dem englischen Kapitän Wiggins, der zuerst 1874 und dann in der Folgezeit, bis 1894, noch insgesamt neunmal zu Schiff nach der Mündung des Ob oder Jenissei fuhr. Seine Feststellung, daß das gefürchtete Karische Meer, der „große Eiskeller", im Spätsommer während der Monate Juli und August im allgemeinen 1½ bis 2 Monate lang eisfrei und für Schiffe ohne Schwierigkeit befahrbar ist, wirkte seinerzeit wie eine Sensation und gab den Hauptanstoß zu der berühmten „Vega"-Expedition Nordenskjölds, die zum ersten und bis heut einzigen Male die ganze „nordöstliche Durchfahrt", nach der drei Jahrhunderte vergeblich gestrebt hatten, bis zur Beringstraße bewältigte (1878/79). — Wiggins faßte die Ergebnisse seiner zehn Reisen zu den Mündungen des Ob und des Jenissei in einem bedeutsamen Vortrage zusammen, den er am 14. Januar 1895 in einer gemeinschaftlichen Sitzung der Kaiserlich Russischen Geographischen Gesellschaft und der Kaiserlich Russischen Technischen Gesellschaft in Petersburg hielt. Danach kann man im Juli und August mit ziemlicher Sicherheit, im Juni und in der ersten Hälfte des September in einigen Jahren, freilich mit einem nicht geringen Risiko, darauf rechnen, das Karische Meer eisfrei anzutreffen, in das noch der berühmte Golfstrom des Atlantischen Ozeans seine letzten Ausläufer entsendet.

Die Fahrten Wiggins und Nordenskjölds bewirkten, daß sich auf längere Zeit wieder ein etwas regerer Schiffsverkehr von den europäischen, hauptsächlich den norwegischen Häfen, zum Ob und zum Jenissei entfaltete. Im Gegensatz zu früher unterstützte jetzt die russische Regierung diese Entwicklung, indem sie die bedeutsame Verfügung traf, daß alle von Europa auf dem Seeweg nach Sibirien eingeführten Güter zollfrei bleiben sollten. Diese Verfügung bewirkte ein rasches Anschwellen der Schiffahrt durchs Karische Meer, und selbst die zum Bau der großen sibirischen Bahn in ihren mittleren Teilen erforderlichen Materialien wurden in erheblichen Mengen durch englische Schiffe auf dem Seewege eingeführt, indem vom Eismeer aus der Jenissei für die Beförderung ins Binnenland benutzt wurde. Für die Reise von den norwegischen Häfen bis zur Ob- und Jenissei-Mündung pflegte man bei glattem Verlauf der Fahrt 7 bis 8 Tage zu rechnen. Der bekannte, vor Port Arthur gebliebene Admiral Makarow hoffte seinerzeit, die an sich allzu kurze Dauer der Eisfreiheit des Karischen Meeres durch Verwendung von Eisbrechern um einige Wochen verlängern zu können, doch hat diese Anregung zu praktischen Konsequenzen nicht weiter geführt; man erkannte mehrfach, daß die Eismassen der arktischen Meere auch den stärksten Eisbrechern in sehr unerwünschter Weise gewachsen zu sein pflegen.

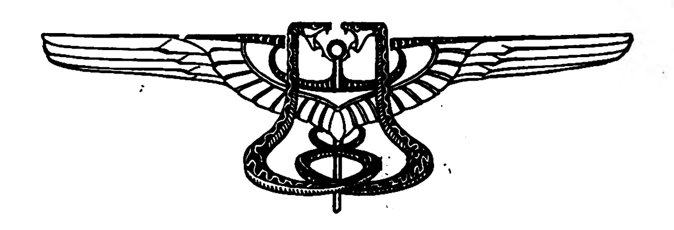
Der gesamte Schiffsverkehr durchs Karische Meer hat nun aber überhaupt im letzten Jahrzehnt wieder reißend abgenommen, nachdem im Jahre 1899 die russische Regierung aus nicht recht verständlichen Gründen die Zollfreiheit der auf dem See-

wege nach Sibirien geschafften Waren wieder aufgehoben hat. Damit fiel jeder äußere Anreiz, den immerhin nicht ungefährlichen Seeweg zu benutzen, fort, und da überdies die Versicherungsgebühren für die das Karische Meer befahrenden Schiffe außerordentlich hoch sind und obendrein sogar neuerdings die Eisfreiheit des Karischen Meeres im Hochsommer einige Male recht zu wünschen übrig ließ, so spielt neuerdings der Seeweg von Europa nach Sibirien wieder eine mehr als bescheidene Rolle und wird vielleicht wieder ganz einschlafen, wenn nicht ein neuer Antrieb, ihn zu benutzen, künstlich geschaffen wird.

Es darf hier in diesem Zusammenhang verwiesen werden auf das August-Septemberheft der „Marine-Rundschau" vom Jahre 1907, worin berichtet wurde,*) daß die russische Regierung mit dem überaus kühnen Plane umgeht, wenn möglich die ganze „nordöstliche Durchfahrt" bis in den Stillen Ozean zu einer im Spätsommer regelmäßig benutzten Schiffahrtsstraße zu machen. Ob dieser geradezu sensationelle Plan für dessen künftige Durchführung seit Jahren sehr bedeutende Mittel aufgewendet werden, Aussicht auf eine wenigstens teilweise Verwirklichung hat, läßt sich zur Stunde noch nicht übersehen. Für die Frage nach der Zukunft der sibirischen Binnenwasserstraßen ist aber die Entscheidung über die Benutzbarkeit oder Nichtbenutzbarkeit der nordöstlichen Durchfahrt auch nur von einer recht untergeordneten Bedeutung. Im einen wie im anderen Falle wird der ausnehmende Wert einer großzügigen Ausgestaltung der sibirischen Wasserstraßen nahezu derselbe sein. —

Aus dem Gesagten geht hinreichend deutlich hervor, daß in Rußland eine sehr energische Bewegung im Gange ist, die ausnehmend günstigen natürlichen Bedingungen für eine in riesenhaften Dimensionen gehaltene Ausgestaltung des binnenländischen Verkehrs- und Wirtschaftslebens nach Kräften auszunutzen und dadurch auch der Ungunst der Küstenverhältnisse ein kräftiges Gegengewicht zu schaffen. Die Genialität der russischen Eisenbahnpolitik in Sibirien und Mittelasien ist seit langem von Kennern allgemein anerkannt worden; wie man sieht, ist auf dem weniger bekannten Gebiete der russischen und sibirischen Binnenschiffahrt eine gärende Entwicklung in der Vorbereitung begriffen, die kaum minder großartig und bewundernswert ist als jene und die zweifellos in künftigen Jahrzehnten noch sehr viel von sich reden machen wird.

*) Wilhelm Götz: „Rußland und die nordöstliche Durchfahrt."



Der wirtschaftliche und politische Stand Kanadas.

(Schluß.)

Lord Milner ist unter den heutigen britischen Staatsmännern vielleicht derjenige, welcher sich das klarste Bild von den zukünftigen Beziehungen der Teile des britischen Weltreiches untereinander macht. Er hat im Jahre 1908 Kanada durchreist und überall für seinen föderalistischen Imperialismus geworben. In Vancouver führte er aus, daß Kanadas Hauptinteressen mit denen Großbritanniens identisch seien. Ohne Frage würde Kanada künftig weltumspannende Beziehungen in Handel und Bevölkerung haben, es würde Verträge und Tarife mit den meisten Ländern der Erde eingehen. Hinter allen Argumenten und Verhandlungen, hinter allen Verträgen und ihrer Anwendung müsse aber die Macht stehen.

Kriege seien selten geworden und würden immer seltener werden, aber nur, weil die großen Nationen darauf vorbereitet seien. Die kleineren Staaten würden in diesen Kämpfen der Zukunft unzweifelhaft unterliegen. Die Reserve an Verteidigungskraft, ebenso wie der Kredit im Geschäft, sei es, was in Wahrheit die Stärke ausmache. Wie oft sei es nötig, die Millionen wirklich zu beschaffen und zu gebrauchen. Es sei Kredit, was die Macht und den Einfluß der Nationen wirklich bestimme. Geschäftskredit sei am letzten Ende darauf basiert, daß man Geld zu beschaffen in der Lage sei; so sei Macht und Einfluß der Nationen zuletzt darauf gegründet, daß sie imstande wären, ihre Lebensinteressen zu verteidigen. Die Waffen seien notwendig, selbst wenn man nie von ihnen Gebrauch machen sollte. Er zog dann die Nutzanwendung. Sollte Kanada, wenn es aufblüht und seine auswärtigen Beziehungen vermehrt, auf die Gnade oder Ungnade irgend einer starken Macht angewiesen sein oder etwa den Schutz seines starken Nachbarn nachsuchen? Dies sei unwürdig; anderseits blieben nur zwei Alternativen, entweder die Entwicklung des Landes aufzugeben und mit den großen Mächten in Rüstungen Schritt zu halten, oder den natürlicheren Weg zu gehen und zur Gruppe der britischen Staaten zu halten. Dieser Gruppe fehle nur die gute Organisation, um beherrschend auftreten zu können. Mit verhältnismäßig geringen Kosten für die Mitglieder des Bundes sei es möglich, sich Kredit und Respekt und damit die Macht und Sicherheit zu verschaffen, welche allein einer großen Nation Kredit und Respekt unter den übrigen geben können. Als seine Hörer diese Argumente als Basis annahmen, führte er weiter aus, daß es sich für Kanada in finanzieller wie nationaler Beziehung lohnen würde, an der britischen Staatengruppe festzuhalten und die Weltmacht des britischen Reiches stärker zu machen und besser zu organisieren.

Auf der Reichsverteidigungskonferenz haben dann auch die kanadischen Abgesandten im Sinne Lord Milners ihre Beschlüsse gefaßt. Die Konferenz und ihre Ergebnisse sind sehr eingehend im Januarheft der „Marine-Rundschau" geschildert worden. Der englische Premierminister sagte darüber, als er dem Parlament den Schluß der Verhandlungen mitteilte: „Das Resultat ist ein Plan, die militärischen Kräfte der Krone, wo sie sich auch immer befinden, so zu organisieren, daß bei völliger Erhaltung der Selbstbestimmung für jede der Dominions, falls es der Wunsch der Kolonien ist,

für die Reichsverteidigung einzutreten, ihre Streitkräfte schnell zu einer homogenen Reichsarmee zusammengefügt werden können."

Die Partei der „Nationalisten" (vornehmlich in der Provinz Quebec) unter Führung von Mr. Bourassa widersetzt sich den Marineplänen. Sie fordern, daß, wenn sie als britische Untertanen Blut und Gut hingeben sollen für das Reich, sie auch berechtigt sein müßten, ein Wort mitzureden in den diplomatischen Verhandlungen, welche die Kriege vorbereiteten, und bei den Verträgen, welche das Mutterland mit fremden Nationen eingeht, weil sie einschneidende Folgen für Kanadas zukünftige Handelsbeziehungen und Einwanderungspolitik haben. Nicht vom Standpunkt der reinen Gefühlspolitik sollten die Probleme gelöst werden, sondern sachliche Erwägungen maßgebend sein.

Auch die Farmer des Westens sind keine blinden Anhänger der neuen Marinepolitik und Schlagworte wie „we want freightcars and no ships" sind in mancher Versammlung gefallen. Die Dominion Grange, die führende Farmerorganisation in Kanada, hat eine Resolution gegen eine eigene kanadische Marine gefaßt, da sie unnötig sei und dazu beitragen könne, die friedlichen Beziehungen zu der Union zu stören.

Die Marinevorlage „An Act respecting the Naval Service of Canada" liegt jetzt dem Unterhause vor. Analog der „Militia Act" soll die Seemacht aus einem stehenden Korps, einer Reserve und einer Freiwilligenorganisation bestehen. Der einzige Unterschied ist der, daß die Marinemannschaften sich freiwillig melden, während nach den Militärgesetzen alle Kanadier zwischen 18 und 60 Jahren wehrpflichtig sind. Die Marine soll dem Department of Marine and Fisheries unterstellt werden. Der Direktor wird durch einen besonders zu schaffenden Marinerat (Naval Board) beraten. Der Generalgouverneur „in council" soll befugt sein, dem Könige im Notfall die Seestreitkräfte oder Teile von ihnen zur Verwendung mit denen des Königreichs zur Verfügung zu stellen. Falls dies seitens der Regierung geschähe, während das Parlament nicht tage, so solle es innerhalb 15 Tagen berufen werden. Eine Marineschule soll nach dem Muster der Militärschule in Kingston eingerichtet werden.

Das Schiffsprogramm umfaßt vier Schiffe des englischen „Bristol"-Typs, eins vom „Boadicea"-Typ und sechs Zerstörer, die auf beide Ozeane verteilt werden sollen. Die Kosten werden sich auf 2 338 000 £ belaufen, mit einem Zuschlag von 22 Prozent, falls die Schiffe in Kanada gebaut werden. Es besteht die Absicht, im Lande sobald wie möglich mit dem Bau zu beginnen; die englische Firma Harland & Wolff in Belfast wird eine Werft in Kanada mit Regierungsunterstützung anlegen. Soweit die Pläne der liberalen Regierung; der Führer der Opposition, Mr. Borden, stellte sich im allgemeinen auf den Standpunkt der Resolution des Unterhauses vom 29. März 1909, die dem Mutterlande die Unterstützung Kanadas im Falle der Gefahr zusagte, nur in bezug auf das Wie vertrat er einen anderen Standpunkt.

Von irgend einer Einschränkung, wie sie Sir W. Laurier damals gemacht habe, wollte er nichts wissen; es sei unmöglich, daß Kanada untätig bleibe, wenn Großbritannien im Kriege mit einer Großmacht sei. Im Vergleich mit den Schiffsbauten, die Australien und Neu-Seeland beabsichtigten, seien die Regierungsvorschläge ganz unzureichend, anderseits seien sie zu umfassend, um als Experiment für eine eigene

kanadische Marine zu dienen. Zu gering wären sie wiederum, wenn sie als rasche und wirksame Hilfe für das Mutterland gedacht seien. Eine brauchbare Organisation könne in nicht weniger als 15 bis 20 Jahren geschaffen werden, eine Krisis aber könne schon in 5, wenn nicht gar 3 Jahren eintreten. Unter Hinweis auf die deutschen Seerüstungen, die er als Herausforderung für das Mutterland betrachtete, sagte er: „I have a profound admiration for the German people and consider that the consolidation and organisation of the German Empire, the predominance of her military power and the development of her commerce are the most notable events of the past half century. The Germans are supreme on land and now they boldly challenge the British supremacy on the Ocean . . .“

Kanada müsse dem Mutterlande helfen in jeder Lage; es habe jetzt weder eine „Dreadnought“ noch eine Flotteneinheit zu bieten, aber es habe Geld und könne eine solche kaufen oder dem Mutterlande Geld geben als Ersatz.

Dies sei der bessere Weg, wenn auch nicht dem Wortlaut der Beschlüsse auf der Verteidigungskonferenz, wohl aber dem Sinne dieser entsprechend. Andere Konservative verwarfen noch energischer den Gedanken, eine eigene kanadische Marine zu schaffen, und befürworteten einen Appell an die Wähler. Die Vorlage beabsichtige, Kanada in alle Reichsverwicklungen hineinzuziehen, ohne daß es Stimme im Parlament habe.

In einer Rede bei der Eröffnung des Ontario Liberal Club verwarf Sir W. Laurier ganz energisch jeden Gedanken an einen bevorstehenden Krieg des Mutterlandes mit Deutschland. Seine Begründung der Vorlage sei, daß Kanadas unvergleichliche und glänzende Stellung als Nation unter der britischen Krone neue Probleme geschaffen habe — als jüngstes das Verteidigungsproblem. Das Land müsse seinen Anteil an der Reichsverteidigung haben, es handele sich um die Sicherheit des kanadischen Handels, den Schutz der Küsten und die Sicherung des Friedens. Dies seien die Gründe der Regierung für die Schaffung des Grundstocks einer eigenen Marine, denn jedermann wisse, daß Kanada keine Gebietserweiterungen anstrebe.

Die Entscheidung über die Marinevorlage der Regierung ist nach langen Debatten in dritter Lesung gefallen. Die Marinepolitik der Regierung wird mit 119 gegen 78 Stimmen gutgeheißen, und Kanada wird damit an die Schaffung einer eigenen Marine gehen.

Die Opposition unter Führung von Mr. Borden brachte einen Antrag ein, der anstatt der Regierungspläne die Aufbringung der Kosten für zwei Schiffe vom „Dreadnought“-Typ als Beitrag für das Mutterland vorsah; die Abstimmung ergab 129 Stimmen gegen diesen Vorschlag und 74 dafür.

Den hartnäckigsten Widerstand erfuhr die Vorlage von seiten der französischen Konservativen unter Führung von Mr. Monk; dieser bekämpfte alle Ausgaben für Marinezwecke und beantragte die Herbeiführung eines Volksbeschlusses über die Marinefrage; nur 17 Abgeordnete unterstützten ihn hierin, darunter je 7 der Provinzen Ontario und Quebec.

Ein von einem konservativen Mitgliede eingebrachter Antrag, die Beschlüsse über die Regierungsvorlage für 6 Monate auszusetzen, in der Absicht, die zersplitterten

konservativen Stimmen zu sammeln, kam unerwartet, wurde aber abgelehnt. Die Begründung des Antrages ist nicht ohne Interesse, indem die Regierungsvorlage als über die Befugnisse des kanadischen Parlaments hinausgehend angesehen wird. Die höchste Kommandogewalt stehe dem Könige zu, und die Absicht der Regierung, die Marine dem Generalgouverneur „in council" zu unterstellen, sei eine Nichtachtung der Prärogative der Krone; daß die britische Regierung selbst nicht so denkt, zeigt die vorher erwähnte Äußerung des Premierministers im Parlament. Im übrigen war die endgültige Annahme der Marinevorlage der Anlaß für viele Ovationen, die Sir W. Laurier dargebracht wurden, und patriotische Demonstrationen aller Art. Die Erweiterung aber, die die politische Stellung Kanadas durch den Bau der Marine erfährt, legt dem Lande auch erhöhte Verantwortlichkeit und nationale Pflichten auf, während die Anforderungen an die Einnahmen des Staates für alle Zeit wachsen werden.

Eine wichtige nationale Frage muß erwähnt werden, um zu zeigen, wie leicht die Interessen eines oder aller Kolonialreiche mit denen des Mutterlandes in Konflikt geraten können. Die Masseneinwanderung japanischer und indischer Kulis und Händler vor und nach Beendigung des russisch-japanischen Krieges erregte die Gemüter besonders in den pazifischen Provinzen auf das heftigste. Die Frage erfüllte die ganze politische Atmosphäre und nahm teilweise eine so bedrohliche Färbung an, daß die ernstesten Folgen zu befürchten waren. Angriffe auf japanische Arbeiter waren an der Tagesordnung.

Die starke Strömung gegen diese Einwanderung hatte ihren Grund in der Befürchtung, daß Kanada infolge der Masseneinwanderung von Asiaten den Charakter eines Landes der weißen Rasse verlieren könnte. Aus dem Bedürfnis nach billigen Arbeitskräften zur Aufschließung des Landes, das sich auf allen Gebieten fühlbar macht, heraus ist die für die Länder am pazifischen Ozean so schwerwiegende asiatische Einwanderungsfrage entstanden. Den nach Hunderttausenden zählenden Einwandererstrom aus dem östlichen und südöstlichen Europa, der sich aus Angehörigen der politisch und kulturell rückständigsten Völkern zusammensetzt, hofft man sich allmählich assimilieren und zu guten kanadischen Bürgern erziehen zu können; die Kluft aber zwischen dem weißen Manne und dem Asiaten erscheint zu groß. Das Beispiel Australiens, Natals, Neu-Seelands und Transvaals in ihren Bemühungen, sich — soweit es noch möglich ist — der asiatischen Einwanderung zu erwehren, wirkte auch auf Britisch-Kolumbien. Rassenvorurteile, Arbeiter-Rivalität, konstitutionelle Fragen hatten alle ihren Anteil an den Beschlüssen Kolumbiens.

Die Gesetze, welche Britisch-Kolumbiens Parlament 1907 einbrachte, um die Einwanderung wirksam zu beschränken, fanden nicht die Zustimmung der Zentralregierung und hatten scharfe Auseinandersetzungen zur Folge. Im Januar 1908 wurde dasselbe Gesetz — an act to regulate immigration into British-Columbia — wieder eingebracht und angenommen. Kompliziert wurde die Sache noch mehr durch die Tatsache, daß Kanada dem englisch-japanischen Vertrage beigetreten war, dessen bezüglicher Passus lautete: „the subjects of the two High contracting parties shall have full liberty to enter, travel or reside in any part of the dominions or possessions of the other contracting party and shall enjoy full and perfect protection for their persons and property."

In Kanada war dieser Vertrag seinerzeit ohne Widerspruch angenommen worden,

trotzdem daß der damalige Staatssekretär für die Kolonien ausdrücklich angefragt hatte, ob es bereit sei, dem ganzen Vertrage ohne Ausnahme beizutreten, oder ob es Einschränkungen hinsichtlich Einwanderungs- und anderer Fragen, wie solche z. B. auf Wunsch von Queensland gemacht seien, wünsche. Jetzt wo die Frage akut geworden war, fand der Beitritt zu einem solchen Vertrage die schärfste Kritik; man verstand nicht, wie man eine so wichtige Kontrolle kanadischer Angelegenheiten habe aus der Hand geben können.

Die kanadische Regierung hatte inzwischen Mr. Lemieux nach Japan geschickt, um dort direkt zu verhandeln. Das Ergebnis war, daß Japan nicht auf dem vollständigen Recht des Vertrages bestand. Die japanische Regierung verpflichtete sich schriftlich, wirksame Mittel anzuwenden, um die Auswanderung nach Kanada einzuschränken. Sie gab zu, daß sie keine Kontrolle über die Einwanderung von Japanern von Honolulu nach Kanada habe, und erteilte infolgedessen ihre Zustimmung, daß Kanada Vorkehrungen treffe, um weiteren Zuzug von dort zu hindern. Japan verbot die Beförderung von Kontraktarbeitern nach Kanada, ausgenommen auf besonderen Wunsch der Regierung. Die Firmen in Vancouver und Japan, welche Kontraktarbeiter anwarben und beförderten, wurden aufgehoben. Dieses Abkommen wurde allgemein als ein Erfolg begrüßt, es zeigte ein nicht geringes Entgegenkommen Japans und entsprach der Sachlage. Gute Beziehungen zu den großen Absatzmärkten des Ostens sind wesentlich für Kanada. China und Japan kommen als wachsende Abnehmer für die großen Weizenernten des westlichen Kanada in Betracht, und die großen Holzvorräte Britisch-Kolumbiens liegen vor der Tür des bedürftigen asiatischen Kontinents.

Britisch-Kolumbien übt aber auch auf andere Asiaten einige Anziehung aus. Um die Chinesen fernzuhalten, wurde ein Gesetz erlassen, nach welchem jeder chinesische Einwanderer 200 Dollars in seinem Besitz haben muß. Hindus und Sikhs kamen von Indien, teilweise unter Kontrakt von Firmen, die Arbeiter für den Obstbau, den Bahnbau und die Minen zu beschaffen hatten. Diese Einwanderung wurde auf Grund des indischen Einwanderungsgesetzes von 1883 erneut verboten. 1908 wurden einige hundert Hindus deportiert. Die im Lande verbleibenden Sikhs waren meistens ausgediente Soldaten, harte, an Zucht und Ordnung gewöhnte Leute; sie siedelten sich an und wurden brauchbare Kolonisten. Anders die verbleibenden Hindus, die ihre Agitation und Unzufriedenheit mit der britischen Regierung auch auf Kanada zu übertragen suchten; ihr Verhalten ließ weiteren Zuzug unerwünscht erscheinen.

Im ganzen genommen ist die asiatische Einwanderung in Gebiete, die von den Tochterstaaten als white man's countries angesehen werden, eine Frage, über die sich Mutterland und Kolonie noch nicht völlig auseinandergesetzt haben und in der das erstere nach beiden Seiten gebunden ist; sowohl auf die Kolonie hat es Rücksicht zu nehmen als auch seine asiatischen Untertanen und Verbündeten zu vertreten.

Kanadas Bahnbau.

Der Bahn-, Straßen- und Kanalbau ist die wichtigste Frage für Kanada im 20. Jahrhundert. Die Produktion, der Handel und die Finanzen sind auf das engste mit der Lösung der großen Verkehrsfrage verbunden.

Kanada nimmt eine Zwischenstellung zwischen Europa und dem Osten ein, eine geographische Lage, die besonders geeignet ist für den Handel mit allen Teilen der

Welt, und die kanadischen Regierungen sind stets bemüht gewesen, gute Verbindungen mit Europa, Japan, China und Australien herzustellen, um dadurch das große Bahnsystem, welches das Land schon heute besitzt, nach beiden Seiten zu ergänzen. Weiter braucht Kanada zu seiner Entwickelung vor allem Menschen und Geld, aber um diese anzuziehen, muß die Eisenbahn die großen Siedelungsgebiete aufschließen und mit den Zentren des Handels und Verkehrs in Verbindung bringen.

Die großen Bahnlinien Kanadas müssen sowohl den Zugang zur See durch den St. Lawrence-Strom haben, der aber während des Winters (4 bis 5 Monate) zufriert, als auch einen Endpunkt am Atlantischen Ozean, der dauernd zugänglich ist.

In den Verkehr innerhalb der Dominion teilen sich 4 große Bahnsysteme, kurz bezeichnet: die Canadian Pacific, die Grand Trunk, die Grand Trunk Pacific und die Canadian Northern.

Der Bahnbau in Kanada begann schon 1836, wo eine kurze Strecke von La Prairie nach St. Johns (Provinz Quebec) geschaffen wurde. Die erste Teilstrecke jenes großen Bahnsystems, das heute als die Grand Trunk bezeichnet wird, wurde im Jahre 1845 gebaut, Montreal erhielt eine Verbindung mit dem Atlantik und zwar nach Portland (Maine U. S. A.). Durch die sogenannte „Guarantee Act“ von 1851, welche die Regierung der vereinigten Provinzen von Quebec und Ontario erließ, erhielt der Bahnbau eine sehr wirksame Förderung. Auf Grund dieses Gesetzes wurden an Bahnen von nicht weniger als 70 englischen Meilen Länge Subventionen gezahlt; damit begann die große Entwickelung des Grand-Trunk-Systems. 1854 wurde eine Linie von Montreal nach Toronto eröffnet. 1856 wurde Toronto mit dem Staate Michigan (U. S. A.) und 1859 mit Detroit verbunden. 1869 pachtete die Grand Trunk-Gesellschaft die Brücke über den Niagara-Fluß und brachte so ihr System in Verbindung mit dem Staate New York und vielen Bevölkerungszentren in den östlichen Staaten der Union.

Mit der Konföderation von Ontario, Quebec, Nova Scotia und New Brunswick (1867) wurden Eisenbahnverbindungen zwischen Provinzen, die bis dahin unter dem Namen Upper- und Lower-Kanada zusammengefaßt wurden, zur größten Notwendigkeit. Eins der ersten Unternehmen der neuen Zentralregierung war der Bau der „Interkolonial-Bahnlinie“, deren Bestimmung die Verbindung der maritimen Provinzen untereinander und mit Quebec war. Der Bau einer solchen Linie war eine der Bedingungen der Seeprovinzen gewesen, unter der sie der Konföderation beitraten.

Während alle bisherigen Bauten die Verbindung mit dem Atlantik und den Anschluß an die östlichen Staaten der Union zum Zweck hatten, fehlte immer noch die Verbindung mit dem fernen Westen. 1881 tat Kanada den ersten Schritt zur Erschließung jener gewaltigen westlichen Gebiete, die heute die Einwanderer zu Hunderttausenden anziehen und die ohne Frage eine große Rolle in der Weltwirtschaft spielen werden. Die Canadian Pacific Co. — C. P. R. — korporierte sich 1881, um jene „nationale“ Verbindung zwischen dem Atlantischen und Pazifischen Ozean mit einer Schnelligkeit herzustellen, die selbst in unseren Tagen der großen Unternehmungen etwas Bewundernswertes hat.

In 4 Jahren war die Linie gebrauchsfähig, und Städte und Dörfer schossen an ihr entlang wie Pilze aus der Erde. 1887 richtete die Gesellschaft von Vancouver aus eine regelmäßige Dampferverbindung mit Ostasien ein. Heute umfaßt das Netz der C. P. R. über 12 000 englische Meilen Schienenweg, mit ihren Dampfern und Bahnen verbindet sie Liverpool, Yokohama und Hongkong. Aber sie ist noch etwas mehr als eine reine Beförderungsgesellschaft; außer ihren Dampfern auf beiden Ozeanen, den großen Seen und den Binnengewässern Britisch-Kolumbiens bewirtschaftet sie eigene Hotels in den großen Verkehrszentren, besitzt ihre eigenen Telegraphenlinien, ist die Förderin ausgedehnter Bewässerungsanlagen im Westen zu Besiedlungszwecken, die Besitzerin von Kohlenminen im Felsengebirge und von Schmelzöfen bei den Erzlagern Britisch-Kolumbiens. Weiter gehören ihr Tausende von Quadratmeilen fruchtbaren Landes in Manitoba, Saskatchewan, Alberta und Britisch-Kolumbien. Als Anfangspunkt der Bahn ist St. John (N. B.) im Osten und als Endpunkt Vancouver (B. C.) im Westen anzusehen. Die Kosten des Bahnsystems sind bis 1908 auf rund 300 000 000 Dollars zu veranschlagen, die Netto-Einnahmen sind bis auf rund 30 000 000 Dollars in den letzten Jahren gestiegen.

Die Anfänge des Grand-Trunk-Systems wurden schon berührt. Ihre Linien hatten sich bis zum Jahre 1898 im östlichen Kanada immer mehr ausgedehnt, aber bis zu diesem Zeitpunkt reichte ihr Einfluß nur etwa bis zum Oberen- und dem Michigan-See. An der Getreideausfuhr des Nordwestens über die Häfen an der Georgian-Bai und dem St. Clair-Fluß hatte die Linie keinen Anteil. Schon 1905 aber findet man sie an dem Getreidetransport von Port Arthur und Fort William (Oberer See) mit 32 Prozent beteiligt, d. h. die Grand Trunk beförderte von den im ganzen produzierten 30 000 000 Bushels 9 500 000. Einige der schnellsten Züge (auf weite Strecken) nennt sie ihr eigen, und sie unterhält einen besonderen Passagierdienst. Mit der zunehmenden Besiedelung des „großen Nordwestens" jedoch und der Bildung der neuen Provinzen Alberta und Saskatchewan im Jahre 1905 stellte sich die Bahnverbindung als unzureichend heraus, und die Grand Trunk beschloß den Bau einer neuen Linie zum Stillen Ozean. Eine neue Gesellschaft — die Grand Trunk Pacific — bildete sich mit der Absicht, Kanada mit einer neuen nationalen Transkontinental-Bahn, ausschließlich auf kanadischem Boden laufend, zu versehen. Wenn diese Linie (1911?) vollendet sein wird, wird sie eine „All Canadian Route" darstellen. Zugleich bildet sie die pazifische Verlängerung des Grand Trunk-Systems. Finanziert ist das Unternehmen gemeinsam von der kanadischen Regierung und der Grand Trunk Gesellschaft, und zwar baut die Regierung die östlichen 1875 Meilen von Winnipeg nach Monkton (N. B.). Nach ihrer Vollendung soll die Strecke auf 50 Jahre an die G. T. Gesellschaft verpachtet werden. Die westliche Hälfte soll Winnepeg (Manitoba) mit Prince Rupert am Ozean verbinden. Die Strecke Winnipeg—Edmonton (792 englische Meilen) ist fertig gestellt und für den Transport der letztjährigen Ernte schon verfügbar gewesen, einige hundert Meilen sind sowohl von Edmonton wie von Prince Rupert aus im Bau begriffen. Die große Bedeutung dieser Linie liegt in dem Umstande, daß sie den Holzreichtum des mittleren Quebec, den fruchtbaren Tonerdegürtel des nördlichen Ontario und neues Land für den Weizenbau in Alberta

und Saskatchewan erschließen wird und schließlich den neuen Hafen Prince Rupert unter 55° Nordbreite mit dem Hinterland in Verbindung bringt. Zahlreiche Zweiglinien sollen ebenfalls gebaut werden. Die neue Grand Trunk Pacific-Linie ist mit englischem Kapital finanziert, und die oberste Leitung wird in London liegen, sehr zum Ärger der Kanadier, die überzeugt sind, daß die Leitung eines so großen Unternehmens von nationaler Bedeutung von Montreal aus geschehen müsse.

Die Canadian-Northern ist ein drittes, seit rund 12 Jahren bestehendes System, das wohl in absehbarer Zeit ebenfalls den Anschluß an den Stillen Ozean suchen wird; die Gesellschaft bewirbt sich stark um den Getreidetransport. Zur Zeit setzt sich das Schienennetz der Gesellschaft aus einer Reihe von Linien in Manitoba, Saskatchevan, Alberta, Ontario, Quebec und Nova Scotia zusammen. Die westlichen Teile des Bahnsystems sollen später Edmonton mit dem Yukon-Territorium und dem Ozean verbinden.

Im Osten gehören zur Great Northern die Canadian Northern-Ontario-Gesellschaft, die C. N.-Quebec- und die Halifax and Southwestern-Bahngesellschaft in Nova Scotia. Rund 3000 englische Meilen der G. N. sind im Westen in Betrieb, bedeutende Strecken im Bau; die östlichen Geleise werden etwa 2600 Meilen umfassen.

Seit einigen Jahren ist auch der Bau einer Bahnverbindung mit der Hudson-Bai in Angriff genommen; sie gehört zum System der Great Northern, und der Staat ist bei dem Bau beteiligt. Da die Hudson-Bai 4—6 Monate im Jahre eisfrei und schiffbar ist, so ist es nur natürlich, daß Manitoba Saskatchevan und Alberta einen zweiten, kürzeren und billigeren Weg für die Ausfuhr ihrer Produkte suchen. Fort Churchill ist ein ausgezeichneter Hafen, und Liverpool würde dem kanadischen Westen durch eine solche Bahn um etwa 1800 sm näher gerückt sein; es fehlen noch rund 400 englische Meilen Schienenweg nach Fort Churchill.

Ein Umstand kommt hinzu, der den Eisenbahnbau für das Land besonders wertvoll macht. Man ist bis jetzt mit Erfolg bemüht gewesen, das amerikanische Kapital von den Unternehmungen fern zu halten, nur in der Grand Trunk sind nennenswerte amerikanische Interessen vertreten, im übrigen ist englisches und einheimisches Geld in der Hauptsache daran beteiligt. Der Bau der Bahnen liegt, bis auf die angeführten Ausnahmen, in der Hand von Privatgesellschaften, aber bei den meisten Unternehmungen ist der Staat stark beteiligt; die Regierungen der berührten Provinzen und Städte unterstützen den Bau ebenfalls durch Anteile und Zinsgarantien, falls sie sich Vorteile versprechen.

In allen wichtigen Fragen, wie z. B. Frachtsätzen, übt die Regierung eine scharfe Kontrolle durch eine eigene Eisenbahnkommission aus. Die Verhältnisse in den Staaten haben in dieser Richtung als Lehre gedient. Neuerdings bewerben sich amerikanische Bahngesellschaften um Konzessionen zum Bahnbau, besonders in Britisch-Kolumbia, in der Absicht, sich die großen Kohlenlager in Crowsnest und den Flathead-Tälern nutzbar zu machen. Dieses Vorgehen führte zu scharfen Erörterungen in Ottawa darüber, ob es den Amerikanern gestattet sein soll, die Mineralien des Kootenay-Distriktes zum Schaden der kanadischen Bahnen nach den Staaten abzulenken.

Im kanadischen Unterhause ist in den letzten Tagen abermals über das Projekt des Georgian-Bay-Kanals verhandelt worden. Der Plan findet immer mehr Anhänger und die Regierung steht ihm ebenfalls wohlwollend gegenüber, hält den Bau aber noch nicht für dringend. Mr. Fielding, der Regierungsvertreter, meint, daß in Anbetracht des gewaltigen wirtschaftlichen Aufschwunges das Land vielleicht jetzt schon in der Lage sei, ein so kostspieliges Unternehmen in Angriff zu nehmen, aber es sei doch ratsam, nicht übereilt vorzugehen und eine weitere Stärkung der Finanzen abzuwarten. Der Bau der „National-Transkontinental-Bahn" soll vorher vollendet werden.

Mit der rasch fortschreitenden Erschließung des Westens macht sich das Bedürfnis nach einer kürzeren Verbindung der Getreide-Produktionsgebiete mit dem Punkt, wo die Ozeanschiffahrt beginnt, Montreal, immer fühlbarer. Die Konkurrenz der amerikanischen Beförderungswege gibt den Bestrebungen nach einer eigenen kurzen Verbindung auf kanadischem Gebiet einen weiteren Anstoß.

Die geplante Route, von Montreal durch den Ottawa-Fluß nach dem Nipissing-See und dann den French-Fluß abwärts bis zur Georgian-Bay, ist einer der ältesten und historischen Verkehrswege in Kanada; trotzdem hat sich dieser Weg gegenüber dem sehr viel weiteren durch den Huron-, Erie- und Ontario-See nicht halten können, wenn auch diese Route Schwierigkeiten am Niagara-Fluß und im St. Lawrence oberhalb Montreal aufwies.

Die Bundesregierung hat eine sehr eingehende Vermessung der Strecke vornehmen lassen und ist zu der Annahme gelangt, daß ein Wasserweg von 22 Fuß Mindesttiefe für rund 100 Millionen Dollars herzustellen ist; abgesehen von der Erhöhung des jetzigen Wasserspiegels durch Schleusen und sonstige Baggerarbeiten, würde ein neues Kanalbett nur auf 54 bis 56 km anzulegen sein. Das Gegenprojekt ist eine Vertiefung und Erweiterung der bestehenden Verbindung, die annähernd dieselben Kosten erfordern würden.

Zu den weiteren Verkehrsplänen der kanadischen Regierung gehört auch die Förderung einer All-Britischen Dampferlinie — all red route. —

Auf der Reichskonferenz 1907 machte Sir Wilfried Laurier Vorschläge für eine solche Verbindung auf dem Atlantischen mit Dampfern von 24 kn und auf dem Pazifischen Ozean von 18 kn Geschwindigkeit. Mr. Clifford Sifton brachte im kanadischen Unterhause einen Antrag ein, „für eine Verbindung von Großbritannien nach Kanada mit Dampfern gleichwertig den besten auf dem Atlantik verkehrenden und von 24 kn Geschwindigkeit, verbunden mit einem schnellen Dienst durch die Dominion und eine weitere Dampferlinie auf dem Stillen Ozean nach Australien und Neu-Seeland mit Schiffen von etwa 9000 Tonnen und 18 kn Geschwindigkeit". Auf diese Weise soll die Post von England nach Neu-Seeland in 25 Tagen befördert werden, der Dienst auf dem Atlantik sollte wöchentlich, auf dem Stillen Ozean vierzehntäglich sein. Die nötige Subvention wurde auf £ 1 000 000 angegeben. Der Premierminister brachte zu diesem Antrage eine Resolution ein: „that in the opinion of this House it is desirable that the Governments of Australia, Canada and New Zealand should, with as little delay as possible agree upon

a definite plan for carrying into effect the terms of the said resolution of the Imperial Conference; the same to be submitted for the consideration of the Imperial and Colonial Parliament“.

Der Antrag fand im allgemeinen Billigung und wurde mit 109 gegen 47 Stimmen angenommen. Die Opposition stimmte dafür mit der Bedingung, daß billigere Frachtraten und Gefrierräume bei Einrichtung einer solchen Linie unbedingt berücksichtigt werden müßten. Widerspruch fand das Projekt bei den Vertretern bestimmter Interessen, so führte der Präsident der C. P. R. an, daß die „all red route“ schon bestehe, da die C. P. R. einen solchen Dienst unterhalte, daß weiter Dampfer von so hoher Geschwindigkeit auf dem Atlantik unrentabel seien; die Gesellschaft sei bereit, ihren Dampferdienst zu verbessern, wenn die Notwendigkeit vorliege. — Kanada ist der treibende Faktor in der Anbahnung von Verkehrsverbesserungen, weil es selbst die unmittelbarsten und weitgehendsten Vorteile daraus ziehen würde. Trotzdem haben die Verhandlungen der betroffenen Regierungen untereinander bisher wenig Erfolg gehabt. Erst neuerdings läßt Australien dagegen erhobene Bedenken fallen, und das Ministerium Deakin hat sich mit der Berufung einer Konferenz einverstanden erklärt. Australien wünscht aber, daß die Linien Eigentum der Regierungen sind und von diesen gemeinsam betrieben werden, weil der Hauptzweck der sei, die zerstreuten Teile des Reiches enger miteinander zu verbinden und dies nur durch „Government ownership“ mit den größten Vorteilen für alle Beteiligten zu erreichen sei.

Die Herabsetzung des Briefportos innerhalb des britischen Reiches auf 1 d wurde ebenfalls durchgesetzt in der Absicht, einen festeren Zusammenhang des Mutterlandes mit den Überseestaaten zu schaffen.

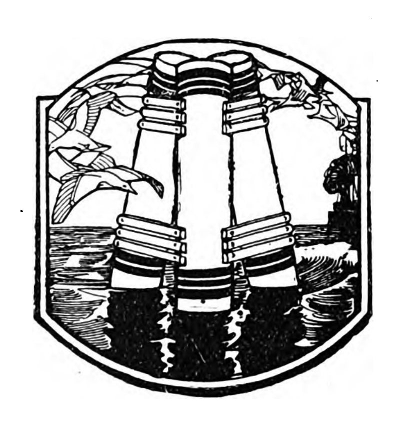
Auch ein „all red cable“ wird aus demselben Grunde befürwortet. Zeit und Raum sollen beseitigt werden, indem ein penny-a-word Kabeldienst innerhalb des Reiches eingerichtet wird. Ebenso wie das seit einigen Jahren bestehende pazifische Kabel Eigentum der britischen, kanadischen, australischen und neuseeländischen Regierungen ist, so sollen auch die übrigen Teile eines all red cable Staatseigentum sein und durch ihre Konkurrenz preisdrückend auf die Tarife der großen Kabelgesellschaften wirken. Auch diese Beschlüsse haben ihren Ursprung in Kanada. Eine Bewegung zur Schaffung engerer wirtschaftlicher und politischer Beziehungen zwischen Kanada und Britisch-Westindien gewinnt an Bedeutung.

So sieht man, daß der werdende kanadische Staat vor die Lösung von Problemen mannigfaltigster Art gestellt ist. Die Masseneinwanderung, so willkommen sie einerseits ist, nicht am wenigsten die der nach Hunderttausenden zählenden Farmer aus den westlichen Staaten der Union mit großen Kapitalien, läßt die Befürchtungen vieler nicht ungerechtfertigt erscheinen, daß hier eine Amerikanisierung stattfindet. „Stille“ Einflüsse, unter denen Lord Milner das Bestreben des amerikanischen Großkapitals, in Kanada festen Fuß zu fassen, die weite Verbreitung amerikanischer Zeitungen, die Gründung amerikanischer Industrien auf kanadischem Boden und andere Strömungen versteht, scheinen ihm für die Ausbreitung des Reichsgedankens nicht ganz ungefährlich zu sein. Trotzdem hat die große Mehrheit der Kanadier erkannt, daß der Aufschwung der Dominion in Zukunft weder durch die Forderung einer allzuweit-

gehenden Selbständigkeit noch durch Anschluß an die Vereinigten Staaten, sondern durch Zusammenhalt und Zusammengehen mit dem Mutterlande gewährleistet wird. Wie Sir James Whitney, der Premierminister Ontarios, sagt: „Ich bin sicher, daß wenn das britische Reich weiterbestehen und aufrechterhalten werden soll wie bisher, keine Zeit verloren werden darf, um engere Beziehungen herzustellen. Wir in Kanada glauben, daß die Bewegung zur engeren Verbindung der Reichsteile schließlich Erfolg haben wird. Wir wissen, daß Hindernisse bestehen, daß es möglich ist, Probleme anzuführen, deren Lösung jetzt unmöglich erscheint. Eine Lösung wird nur durch Konzessionen auf beiden Seiten gefunden werden. Der Moment zum Handeln aber ist zweifellos gekommen."

Die Ergebnisse der Imperial Conference on Defence stellen einen bedeutsamen Schritt auf diesem Wege dar.

W. Paschen.



Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. In dem am 6. Mai verstorbenen König Eduard VII. von England betrauert die deutsche Marine nicht nur den nahen Verwandten ihres Allerhöchsten Kriegsherrn und den erfolgreichen Herrscher eines stammverwandten Landes, sondern auch ihren Großadmiral, den in ihren Listen à la suite führen zu dürfen ihr stets eine hohe Ehre gewesen ist.

König Eduard VII. trat am 26. Juni 1902, dem ursprünglich für seine Krönung festgesetzten Tage, als Großadmiral à la suite der deutschen Marine. Er nahm diese Ehrenstellung mit dem an Seine Majestät den Kaiser gerichteten Telegramm an: „Ich bin stolz, Admiral Deiner tapferen Marine zu sein".

Der verstorbene Monarch hat der Entwicklung der deutschen Flotte stets reges Interesse entgegengebracht. Im Jahre 1904 wurde ihr die Ehre zuteil, während der Kieler Woche vor König Eduard in Parade zu stehen, der sich die Flagg- und Stabsoffiziere der anwesenden Schiffe vorstellen ließ.

Auf Befehl Seiner Majestät des Kaisers haben die Offiziere der Marine auf 8 Tage Trauer angelegt. Die im Inland befindlichen Schiffe haben am Tage nach Bekanntwerden der Nachricht von dem Ableben unter Halbstocksflagge einen Trauersalut gefeuert; die im Ausland befindlichen haben sich dem örtlichen Trauerzeremoniell angeschlossen.

An den Trauerfeierlichkeiten bei der Beisetzung des verewigten Königs hat auf Allerhöchsten Befehl eine Deputation der Marine, bestehend aus dem Großadmiral Prinz Heinrich von Preußen K. H., dem Kapitän zur See Hopman und dem Fregattenkapitän v. Egidy, teilgenommen. Auch am Tage der Beisetzung feuerten die im Hafen liegenden Schiffe unter Halbstocksflagge einen Trauersalut.

Seine Majestät der Kaiser hat sich an Bord S. M. Yacht „Hohenzollern", begleitet von „Königsberg" und „Sleipner", am 18. Mai von Vlissingen nach Port Victoria begeben, um von dort zur Teilnahme an den Trauerfeierlichkeiten nach London zu reisen.

— Hochseeflotte. Die Verbände haben sich Anfang Mai zu den gewöhnlichen Übungen in der Nordsee vereinigt. Am 9. Mai traten die I., II., IV. und V. Flottille zur Hochseeflotte. Während der Pfingsttage ankerte das Flottenflaggschiff, das II. Geschwader und die I. Flottille vor Brunsbüttel; das I. Geschwader mit der IV. und V. Flottille wurde nach Wilhelmshaven detachiert. Die großen Kreuzer lagen vor Glückstadt, die kleinen — außer „Königsberg", die für die Englandreise ausrüstete — in Hamburg, die II. Flottille in Cuxhaven. Der Senat der Freien Stadt Hamburg bewirtete die Kommandanten der im Hafen liegenden Schiffe. Am 17. Mai fand die Wiedervereinigung zur Fortsetzung der Übungen, die bis Anfang Juni dauern, statt.

„Nassau" und „Westfalen" sind nach der am 3. Mai erfolgten Entlassung aus dem Probefahrtsverhältnis endgültig in das I. Geschwader eingereiht.

„Nixe" hat am 7. Mai in Kiel außer Dienst gestellt. Mit „Nixe", die als Bureauschiff Verwendung fand, schwindet das letzte Erinnerungsstück an die Segelschiffszeit aus dem Kieler Hafen.

Der Tender des I. Geschwaders, „Blitz", hat — zur Durchführung einer Grundreparatur — in Danzig die Besatzung vermindert.

„Lübeck" wurde, im Hamburger Hafen festliegend, durch einen einlaufenden Handelsdampfer leicht beschädigt.

Auf „Zähringen" ereignete sich bei der Kohlenübernahme Ende April durch Brechen einer Stahltrosse ein bedauerlicher Unfall, bei dem mehrere Leute schwer verletzt wurden; ein Mann starb.

— Sonstige Schiffe in der Heimat. „Undine" schleppte den durch eine Kesselhavarie beschädigten Dampfer „Nordstern", der sich mit 300 Passagieren auf der Fahrt von Sonderburg nach Kiel befand, am 6. Mai in den Kieler Hafen.

Auf dem zur I. Minensuchdivision gehörigen kleinen Torpedoboot „S 33" wurden durch vorzeitige Explosion einer Sprengpatrone fünf Mann getötet und zwei schwer verletzt.

— Die Schulschiffe „Freya", „Hertha", „Victoria Louise" und „Hansa" haben nach Einschiffung der neu eingestellten Seekadetten und der Schiffsjungen Mitte Mai ihre Ausbildungsreisen begonnen. Die Schiffe treten im Juni die Auslandsreise an. „Freya" und „Hansa" gehen nach Westindien, „Hertha" und „Victoria Louise" in das Mittelmeer.

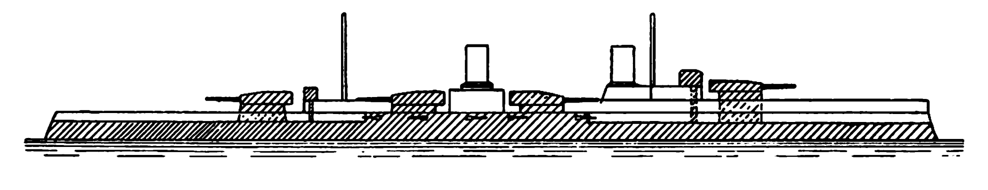
— Probefahrtsschiffe und Neubauten. „Rheinland" hat am 30. April in Kiel in Dienst gestellt und mit den Erprobungen begonnen.

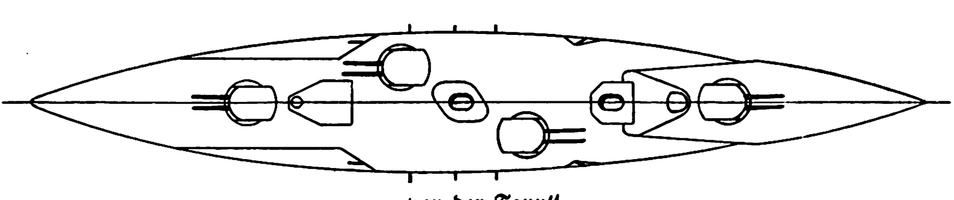
„Mainz" erledigte im Mai den noch ausstehenden kleinen Rest ihrer Probefahrten. Sie tritt Anfang Juni zur Hochseeflotte und ersetzt dort „Danzig", die als Artillerieschulschiff weitere Verwendung findet.

„Posen" ist nach befriedigender Abnahmefahrt Ende April aus dem Besitz der Bauwerft in den der Marineverwaltung übergegangen und stellt am 30. Mai in Dienst.

„Kolberg" hat Anfang Mai unter Leitung der Schichau-Werft ihre erste Probefahrt in See gemacht.

Der große Kreuzer „von der Tann" wurde im Mai durch die Bauwerft nach Kiel übergeführt, um dort auf der Kaiserlichen Werft die dort einzubauenden Einrichtungen zu erhalten. Die Hauptdaten des Schiffes sind folgende:





„von der Tann".

Jahr der Inbaugabe 1907.
Länge 171 m.
Breite 26,5 m.
Tiefgang 8,1 m.
Wasserverdrängung etwa 19 000 t.
Maschinenleistung etwa 41 000 WPS.
(Parsons-Turbinen).

Geschwindigkeit über 24 kn.
Engrohrige Marinekessel 18.
Kohlenvorrat normal 1000 t.
Gesamtbunkerinhalt etwa 2800 t.
Armierung:
8 28 cm-SK (4 Doppeltürme).
10 15 cm-SK (Kasematten).
16 8,8 cm-SK.

„V 183" stellte am 12. Mai in Bredow bei Stettin zu Probefahrten in Dienst.

— Auslandsschiffe. Kreuzergeschwader. „Scharnhorst“ und „Leipzig“ besuchten Ende April und im Mai japanische Häfen und liefen dabei Nagasaki, Itsukushima, Kobe, Yokashi und Yokohama an. „Nürnberg“ ist, von Tsingtau kommend, Mitte Mai vor Hankau eingetroffen und hat dort „Luchs“ abgelöst. Der Kreuzer ist inzwischen nach Nanking gedampft. „Iltis“ befand sich im Yangtse-Gebiet, „Jaguar“ in Tsingtau“, „Tiger“ in Schanghai, die Flußkanonenboote in ihren Flußgebieten.

Amerikanische Station. „Emden“ hat nach Verlassen von Porto Grande (Kap Verden) Montevideo angelaufen und ist von dort zur Teilnahme an den Festlichkeiten für die Hundertjahrfeier der Unabhängigkeitserklärung Argentiniens nach Buenos Aires gegangen. Sie führte die Reise von Montevideo nach Buenos Aires zusammen mit „Bremen“ aus, die an dieser Feier gleichfalls teilnimmt.

Ostafrikanische Station. „Seeadler“ lag in Daressalam, „Sperber“ besuchte Kapstadt, Durban und Majunga.

Westafrikanische Station. „Panther“ reparierte in Kapstadt. „Eber“ hat auf der Ausreise Leixoes (Portugal), Funchal, Las Palmas (Kanarische Inseln), Santa Cruz (Teneriffa) und Dakar angelaufen.

In der Nacht vom 15. April brannte im ältesten Viertel von Lüderitzbucht ein Holzhaus, das einen Laden mit großen Stapelvorräten enthielt, nieder. Die Bekämpfung des Feuers wurde im wesentlichen von der Besatzung des „Sperber“ ausgeführt; nach dem Urteil der beteiligten Versicherungsgesellschaften war diesem Eingreifen unter anderem die Erhaltung eines benachbarten Hotels, das mit 200 000 *M* versichert ist, zu verdanken. Die Stadt, die Versicherungsgesellschaften und die Besitzer der Nachbarhäuser haben ihren Dank ausgesprochen. Die Annahme einer „Prämie“, die die Versicherung zahlen wollte, wurde abgelehnt. Doch wird die Genehmigung nachgesucht werden, daß die Gesellschaften den beteiligten Leuten ein Andenken in Gestalt eines Taschenmessers mit eingravierter Widmung schenken und daß die Gemeinde den Mannschaften gerahmte Photographien von Lüderitzbucht stiften darf. Der Gemeinderat hat die gesamte Besatzung zu einem Bierabend eingeladen.

Australische Station. „Condor“ besuchte Sydney, Hobart (Tasmania) und Adelaide. „Cormoran“ ist über Matupi und Yap nach Hongkong gedampft, wo die Jahresreparatur ausgeführt wird. „Planet“ lag zu gleichem Zweck in Sydney.

Nach einer Mitteilung S. M. S. „Planet“ fand am 5. Mai 1910 in Namasanei unter Beteiligung der gesamten Besatzung und der Weißen der Station eine militärische Gedächtnisfeier am Grabe des verdienten Leiters der Marine-Expedition, Marine-Stabsarzt Dr. Stephan, statt, der seiner Zeit ohne alle Feierlichkeiten hatte beerdigt werden müssen. Der Kommandant des „Planet“ legte am Grabe einen Kranz nieder. Der Stationsleiter hatte eine von den Angehörigen aus der Heimat geschickte würdige Gedenktafel aufstellen lassen.

— V. Matrosenartillerie-Abteilung. Aus der in Helgoland garnisonierenden 2. Kompagnie der III. Matrosenartillerie-Abteilung wurde durch Allerhöchste Kabinetts-Order vom 20. 4. 1910 die aus zwei Kompagnien bestehende V. Matrosenartillerie-Abteilung, Garnison Helgoland, neu gebildet.

— Bei der IV. Matrosenartillerie-Abteilung in Cuxhaven wurde eine neue (fünfte) Kompagnie eingerichtet.

— Das Marine-Ingenieurkorps feierte am 19. Mai sein 40 jähriges Bestehen. Durch Allerhöchste Kabinetts-Order vom 19. 5. 1870 wurde der Dienstgrad des Maschineningenieurs eingeführt.

— Das neu erbaute Marinelazarett zu Mürwik (Flensburg) hat im Mai seine Tätigkeit begonnen.

— „Lust" und „Liebe". Die alten, bis 1907 in Dienst gewesenen Marine-Segelyachten „Lust" und „Liebe" sind Ende April zum Verkauf gestellt worden.

— Das Offizierkorps des Königlich Bayerischen 11. Infanterie-Regiments von der Tann beabsichtigt, dem großen Kreuzer „von der Tann" ein Ölgemälde zu widmen, das den Einzug des Regiments in Orleans am 12. Dezember 1870 in dem Augenblick darstellt, als General v. der Tann sich an die Spitze des Regiments setzte mit den Worten: „Ich will an der Spitze meines braven Regiments in Orleans einziehen". Das Gemälde vom Maler Hofmann in München ist die Kopie eines im Besitze des Regiments befindlichen Bildes.

— Der Hauptverband deutscher Flottenvereine im Auslande hatte am 3. Mai unter dem Vorsitz des Großadmirals v. Koester im Reichstagsgebäude seine diesjährige Mitgliederversammlurg.

Der Hauptverband zählte am Schlusse des Geschäftsjahres 146 Vereine und Zweigvereine. Die Zahl der persönlichen Mitglieder im Inlande beträgt 81, diejenige der Einzelmitglieder im Auslande 803, zusammen 884, gegen 540 im Vorjahr. Die Mitgliederzahl der Auslandsvereine beträgt etwa 6000. Einzelne ältere Vereine im Auslande sind aufgelöst worden. Als Neugründungen bezeichnet der Jahresbericht: Tschifu, Amoy, Fangtse, Coko, San José de Costa Rica, La Paz, Osorno, Rabat. Das Gesamtvermögen des Vereins betrug am Schluß des Rechnungsjahres 1909 129 524 *M*. An Beiträgen gingen 1909 31 603 *M* ein.

— Der deutsche Flottenverein hielt vom 20. bis 23. Mai in Berlin seine diesjährige Hauptversammlung ab. Die Hauptsitzung ging im Plenarsaale des Reichstagsgebäudes unter dem Vorsitz des Großadmirals v. Koester von statten. Die Stadt Berlin empfing die Delegierten am 19. Mai im Rathause.

— Drahtlose Sturmwarnungen für Fischereifahrzeuge. Auf Anregung Seiner Majestät des Kaisers tagte Anfang Mai eine vom Reichsamt des Innern und Vertretern des Reichs-Marine-Amts beschickte Konferenz, die sich mit der Frage beschäftigte, wie die Funkentelegraphie fortab zur besseren Warnung der Fischer vor schweren Stürmen ausgenutzt werden könne.

Das praktische Ergebnis der Verhandlungen war der Beschluß, zunächst entsprechende Versuche mit zwei Fischereidampfern und einem großen Fischereikutter, die mit drahtloser Telegraphie ausgerüstet werden sollen, anzustellen. Diese Versuche dürften längere Zeit in Anspruch nehmen.

Der allgemeinen Ausnutzung der Funkentelegraphie für diese Zwecke stehen pekuniäre und technische Schwierigkeiten im Wege.

— Funkentelegraphische Zeitsignale. Nach Überwindung erheblicher Schwierigkeiten ist nunmehr die deutsche Einrichtung zur Abgabe funkentelegraphischer Zeitsignale fertiggestellt, erprobt und in regelmäßigen Betrieb gesetzt worden.

Die Signale ermöglichen es allen innerhalb Reichweite der Funkenstation Norddeich befindlichen, mit Funkenapparaten ausgestatteten Schiffen auf See und im Hafen, unabhängig von Zeitbällen und sonstigen Signalen ihre Chronometer zu kontrollieren und zu regulieren. Die Signale werden täglich zweimal abgegeben und reichen bei einer Mindestreichweite der Station Norddeich von 1500 km nach Osten über die ganze Ostsee, nach Norden bis zu den Lofoten, nach Westen über den Englischen Kanal und die ihm vorgelagerten Gründe hinaus, so daß auch die von großer Reise kommenden Schiffe vor dem Kanal ihr Besteck berichtigen können. Die Signale werden selbsttätig durch eine in Norddeich aufgestellte Zeitballuhr veranlaßt, die von dem Observatorium in Wilhelmshaven aus automatisch-telegraphisch reguliert wird. Zur Signalzeit löst die Uhr in Norddeich ein Laufwerk mit Typenscheiben

aus, welche die Stromleitung der Station in der für die Signalabgabe erforderlichen Weise schließen und öffnen. Bei Abgabe der Signale werden 6 Reihen von je 5 aufeinanderfolgenden Sekunden signalisiert. Voraus gehen diesen Signalen Zeichen zur Abstimmung der Wellen. Näheres hierüber enthalten die „Nachrichten für Seefahrer" und die „Annalen der Hydrographie". Die Aufnahme der Zeichen an Bord kann durch Morseschreiber oder -Hörer erfolgen. Der Vergleich mit der Chronometerzeit erfolgt unter Zuhilfenahme der Beobachtungsuhr. Diese vom Reichs-Marine-Amt neu eingeführten Signale sind seit dem 21. März 1910 probeweise eingeführt und von allen Schiffen der Kaiserlichen Marine beobachtet worden. Sie wurden als gut erkennbar und sehr zweckmäßig befunden, zum Teil jeder anderen Chronometerkontrolle vorgezogen. Sie werden nunmehr in den Dienst der gesamten Schiffahrt gestellt. Die über diese neue Einrichtung auf dem diesjährigen Seeschiffahrtstage von dem Geheimen Admiralitätsrat Rottok gemachten Mitteilungen wurden mit sehr großem Beifall aufgenommen.

Ähnliche Signale werden bei anderen Nationen bis jetzt nur in Washington und Camperdown (Kanada) einmal täglich und nur auf geringe Entfernungen gegeben.

— Gedenktafel für in China und Afrika Gefallene. Seine Majestät der Kaiser hat bestimmt, daß, um das Andenken der bei den kriegerischen Ereignissen in China und Afrika gefallenen, ihren Wunden erlegenen oder verschollenen Offiziere, Beamten und Mannschaften der Armee, Marine und Schutztruppen zu ehren, in den einzelnen Kirchen, zu deren Gemeinden die Bezeichneten gehört haben, Gedenktafeln mit ihren Namen nach dem für die Armee gegebenen Muster aufgestellt werden.

— Verschiedenes. Deutsche Seemannsmission in Großbritannien. Anfang Mai fand in London die Jahresversammlung dieser gemeinnützigen Gesellschaft statt. Die deutsche Seemannsfürsorge, die vor 25 Jahren mit der Gründung des ersten deutschen Seemannsheims ihren Anfang nahm, hat sich seither auf 180 Hafenplätze in allen Weltteilen ausgedehnt. Großbritannien zählt gegenwärtig 6 deutsche Seemannsheime und 15 deutsche Lesezimmer. Bei dem Festgottesdienst, der abends in der deutschen St. Pauli-Kirche stattfand, hielt Exzellenz Dryander die Festpredigt.

Die erste drahtlose Verbindung in der deutschen Südsee ist kürzlich zwischen der Insel Angaur der Palau-Gruppe, wo die deutsche Südsee-Phosphat-Aktiengesellschaft eine Konzession für die Gewinnung von Phosphat ausbeutet, und der etwa 500 km davon entfernten Insel Yap durch die Telefunkengesellschaft vollendet worden. Damit hat jetzt die Palau-Gruppe Anschluß an den Weltkabelverkehr erhalten, da sich auf Yap der Endpunkt des deutsch-niederländischen Kabels befindet.

Eine Gedenkfeier der zehnjährigen Wiederkehr der Flaggenheißung in Samoa wurde vom 28. Februar bis 2. März in Apia festlich begangen. „Cormoran", der vor 10 Jahren die Flaggenheißung vorgenommen hatte, wiederholte als Symbol der Feier die damalige Zeremonie.

Die wirtschaftliche Entwicklung Samoas unter deutscher Verwaltung wird durch folgende Zahlen charakterisiert: Vor der Flaggenheißung betrug die Ein- und Ausfuhr im Durchschnitt 3 Millionen *M*, im laufenden Jahre ist die 6. Million bereits überschritten worden.

Daß seit einigen Jahren die Bevölkerung Samoas, die bereits dem Untergang geweiht schien, wieder zunimmt, ist bekannt.

Hundertjähriges Jubiläum. Die als Lieferant für die Marine wohlbekannte „Gute Hoffnungshütte" in Oberhausen im Rheinland feierte im April das

Fest ihres 100jährigen Bestehens. Aus einem kleinen Holzkohlen-Hochofenbetrieb hat sie sich zu einem mit Erz- und Kohlenbergwerken verbundenen Eisen-, Stahl- und Walzwerk emporgearbeitet. Seine Majestät der Kaiser hat der „Gute Hoffnungshütte" als einer Musterstätte deutscher Arbeit und deutschen Fleißes seinen Glückwunsch zu dem Jubiläum ausgesprochen und hierbei besonders das vorbildliche, auf gegenseitigem Vertrauen beruhende treue Zusammenhalten der Arbeiterschaft und der Leiter der Hütte lobend hervorgehoben und durch Verleihung einer Reihe von Auszeichnungen anerkannt.

Geschwindigkeitsrekord. Der Schnelldampfer „Kronprinzessin Cecilie" des Norddeutschen Lloyd erzielte auf einer seiner letzten Reisen eine Gesamtdurchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 kn, womit er seinen bisherigen Rekord von 23,50 kn schlug.

Vulcan-Werft. Der Aufsichtsrat schlägt wie im Vorjahre eine Dividende von 12 Prozent vor.

Die Flensburger Schiffbaugesellschaft brachte Ende April den Frachtdampfer „Rendsburg", Tragfähigkeit 7750 Tonnen, zu Wasser.



England. Der unerwartet nach kurzer Krankheit am 6. Mai erfolgte Tod König Eduards VII. überschattete alle anderen Ereignisse und brachte das öffentliche Leben in England zu einem gewissen Stillstande, ein Beweis, welchen Einfluß der verstorbene König trotz der ihm durch die Verfassung gezogenen Grenzen auszuüben verstanden hat. Daß er der auswärtigen Politik des britischen Reiches in den neun Jahren seiner Regierung die Wege gewiesen und dessen Machtfülle wesentlich gesteigert hat, dafür legte die Anwesenheit der großen Zahl fremder Herrscher bei seinem Leichenbegängnisse ein beredtes Zeugnis ab. Neben der aufrichtigen Trauer um sein unerwartetes Hinscheiden wurde in der Öffentlichkeit vielfach der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß sein Sohn und Nachfolger, König Georg V., das Erbe seines Vaters werde erhalten können. Die innere politische Krisis, in der sich England augenblicklich befindet, läßt es besonders erwünscht erscheinen, daß König Georg dieselben Herrschereigenschaften besitzt, wie sein Vater, bietet sie ihm doch auch Gelegenheit, dem englischen Königtum im Volke die Anerkennung eines wirklichen politischen Machtfaktors für längere Zeit wieder zu sichern. Die Marine hofft von dem neuen König eine kräftige Förderung ihrer Interessen, da er ihr jahrelang, bis zum Tode seines älteren Bruders angehörte, zuletzt als Kommandant des Kanonenboots „Thrush", auch noch als Thronfolger später kurze Zeit die Kreuzer „Melampus" und „Crescent" befehligte und seine beiden ältesten Söhne in den Naval Colleges zu Osborne und Dartmouth erziehen läßt.

Die unparteiische Würdigung der Persönlichkeit des verstorbenen Königs in der deutschen Presse hat zeitweise selbst die englische Jingopresse das Verhältnis zu Deutschland etwas gerechter und ruhiger beurteilen lassen. Von längerer Dauer wird diese Ruhe aber kaum sein, denn selbst bei der geübten Zurückhaltung ist die Presse voll von Vergleichen über das maritime Stärkeverhältnis beider Staaten mit gelegentlichen Beschleunigungsbehauptungen.

Der Bau von Schiffen auf österreichischen Privatwerften, den diese nach ausdrücklicher Erklärung der Regierungsvertreter auf eigene Gefahr begonnen haben, hat weiterhin zu besorgten Erörterungen über Englands Stellung im Mittelmeer Anlaß gegeben. Daß selbst ein Blatt vom Rufe des »Naval and Military Record« den bei dieser Gelegenheit ausgesprochenen unwürdigen Verdächtigungen gegen Deutschland seine Spalten geöffnet hat, beweist, wie weite Kreise bereits von der allgemeinen

Nervosität ergriffen sind. Diese Erörterungen, besonders einige in öffentlichen Versammlungen gehaltene Reden des Admirals Lord Charles Beresford über die England im Mittelmeer drohende Gefahr, sollen nach einigen Nachrichten auf die zukünftigen Entschließungen der Admiralität über die Dislokation der Flotte nicht ohne Einfluß geblieben sein. Es verlautet, daß „Agamemnon" und „Lord Nelson" aus der Heimatflotte ausscheiden und für „Triumph" und „Swiftsure" ins Mittelmeer gehen, letztere beiden die ostasiatische Station verstärken sollen. Obgleich auch der »Naval and Military Record« die Nachricht bestätigt, wird sie doch kaum als richtig anzusehen sein, wenn nicht eine Änderung in dem Verhältnis zu Japan bevorsteht. Eine Erneuerung des in den nächsten Jahren ablaufenden Bündnisses mit Japan in der bisherigen Form halten viele mit Rücksicht auf die Verhältnisse in Indien nicht für wahrscheinlich. Auf der im vorigen Sommer tagenden Kolonialkonferenz wurde noch eine um drei große Panzerkreuzer sich gruppierende größere Zahl geschützter Kreuzer des „Bristol"-Typs für ausreichend zur Verteidigung der englischen Interessen in den indisch-ostasiatisch-australischen Gewässern gehalten.

Der jährlich um diese Zeit erscheinende »Dilke Return« und das »Naval Annual« von Lord Brassey liefern für Stärkevergleiche gerade jetzt den nötigen Stoff. Dabei findet der »Dilke Return«, der von der Admiralität herausgegeben wird, eine wenig beifällige Beurteilung. Er führt unterschiedlos alle in den letzten 20 Jahren von Stapel gelaufenen Linienschiffe auf, rechnet zu diesen auch die kleinen Küstenpanzer, z. B. die der „Siegfried"-Klasse, läßt aber die Schiffe des diesjährigen Programms, soweit sie noch nicht auf Stapel gelegt sind, aus. Er bietet deshalb ein schiefes Bild. Die »Morning Post« sagt: »It is a mere nominal list conveying no information, which is not already to be had elsewhere; and it is a direct incentive to political dishonesty.«

Von dem Flottenteil, den der Commonwealth baut, sind bereits zwei Torpedobootzerstörer fertig; die Besatzungen sind aus Australien in England angekommen. Um die von Lord Kitchener gemachten Vorschläge der militärischen Organisation in die Tat umzusetzen, wurde sein Begleiter, Colonel Kirckpatrick, zum Inspector General der Commonwealth-Truppen ernannt.

In Kanada ist die Naval Bill auch im Senat angenommen worden, so daß diese Kolonie in Kürze ihre eigene Flotte haben wird, die die englische Kriegsflagge mit dem kanadischen Wappen führen soll. Die von England angekauften Kreuzer „Rainbow" und „Niobe" werden in nächster Zeit dorthin gehen, ersterer als Schulschiff an der Westküste, letzterer als solches an der Ostküste.

— Personal. Die Admiralität hat sich veranlaßt gesehen, die Befehlsbefugnisse aller Offizierskategorien ihren Untergebenen gegenüber und im Verhältnis zueinander in einem Zirkularschreiben nochmals klar festzusetzen. Sie macht hierbei den Unterschied zwischen »command« und »military command«. Unter »command« soll verstanden sein die Befehlsbefugnis des Offiziers über die Untergebenen innerhalb des eigenen Dienstbereichs; unter »military command« die allgemeine Befehlsbefugnis der Offiziere der military branch, Seeoffiziere und Offiziere der Marines, über ein Schiff oder bei gemeinsamem Dienste der verschiedenen Dienstzweige. Die Seeoffiziere und Offiziere der Marines sollen diese allgemeine Befehlsbefugnis nur haben, wenn sie Vollsold beziehen. Keinem Offizier, außer denen der military branch, steht an Land oder an Bord die Befugnis des »military command« über Offiziere und Mannschaften anderer Dienstzweige zu, ausgenommen, wenn diese seinem Dienstbereiche zugewiesen oder durch besonderen Befehl ihm unterstellt sind. Innerhalb der einzelnen Dienstzweige und im Verhältnis zu anderen Dienstzweigen richtet sich die Kommandobefugnis nach dem Dienstalter in den amtlichen Listen. Ohne

Rücksicht auf diese Anciennität und die ihnen zustehende Befehlsbefugnis unterstehen die Offiziere der nicht militärischen Dienstzweige der Befehlsbefugnis des Kommandanten, des Ersten Offiziers und des Wachoffiziers sowie außerhalb ihres eigenen Dienstbereichs dem ältesten anwesenden Offizier der militärischen Dienstzweige. In keinem Fall sollen die Offiziere der nicht militärischen Dienstzweige dem Range nach den Offizieren vorangehen, die ein Schiff oder eine Truppe befehligen, ebenso nicht denjenigen, denen bestimmungsgemäß die Stellvertretung der kommandierenden Offiziere zugefallen ist. Es werden folgende Dienstzweige unterschieden: military, engineer, medical, accountant, naval instructor, carpenter.

»Naval and Military Record« erwähnt das Gerücht, daß die Admiralität bezüglich der Offiziere der Royal Marines wieder zu dem alten System des Eintritts und der Ausbildung zurückzukehren beabsichtigt. Das Blatt hofft mit Rücksicht auf die veränderten Verhältnisse in der Verwendung der Seesoldaten an Bord, daß die Nachricht unzutreffend sei.

Nach »Globe« hat die kürzlich eingeführte Verbesserung des »retired pay« für Lieutenants und Commanders, die vor Erreichung der Altersgrenze ihren Abschied nehmen, nicht den erhofften Erfolg gehabt, so daß die Absicht der Admiralität, Avancementsstockungen vorzubeugen, dadurch nicht erreicht wird.

Dem Gesuche der Unteroffiziere, die Strafe der Rangentziehung den Kriegsgerichten vorzubehalten, ist die Admiralität in der Weise entgegengekommen, daß sie von dem Kommandanten, der diese Strafe auf disziplinarem Wege verfügt, eine genaue Begründung fordert, die die Zeugenaussagen, die Verteidigung des Angeklagten, die Beobachtungen des Kommandanten und die Gründe seines Urteils wiedergibt.

Die Offiziere der neuen kanadischen Marine werden voraussichtlich dieselbe Uniform erhalten wie die englischen Offiziere, mit dem Unterschied, daß Ahornlaub an Stelle des Lorbeerlaubs tritt. Als Tagesgehaltsätze werden folgende gemeldet: Captain 32 s 10 d, Commander 24 bis 28 s, Lieutenant 16 bis 26 s, Sublieutenant 12 s, Midshipman 8 s, Engineer captain 53 s, Engineer commander 30 bis 41 s, Engineer lieutenant 16 bis 28 s, Engineer sublieutenant 12 s, Fleet paymaster 28 bis 36 s, Staff paymaster 24 bis 26 s, Paymaster 20 bis 22 s, Assistant paymaster 12 bis 16 s, Surgeon 16 bis 20 s, Oberdeckoffiziere 14 bis 20 s, Deckoffiziere 10 bis 15 s, Seeleute 2 bis $9^1/_2$ s, Maschinen-, Handwerker- und Schreiberpersonal 3 bis 10 s. Für jede neue Dienstperiode nach der ersten fünfjährigen wird ein monatlicher Zuschuß von 6 s gewährt.

— Flottentätigkeit. Die vom 18. bis 28. April dauernden gemeinsamen taktischen Übungen der Heimat- und Atlantik-Flotte in der Nordsee begannen mit einem Manöver, in dem die Atlantik-Flotte als angreifende blaue Flotte, von der dänischen oder deutschen Küste kommend, gegenüber der stärkeren, die englische Küste als rote Flotte verteidigenden Heimatflotte (1. und 2. Division) einen überraschenden Angriff auf den Firth of Forth ausführen sollte. Blau verfügte über 6 Linienschiffe, 5 Kreuzer, 3 Scouts, 18 Torpedobootzerstörer (einige Linienschiffe wurden als Kreuzer verwandt); Rot hatte 9 Linienschiffe, 13 Kreuzer, 2 Scouts, 20 Torpedobootzerstörer. Die Geschwindigkeit der Linienschiffe war auf 12 kn, der Kreuzer auf 16 kn, der Torpedobootzerstörer auf 20 kn beschränkt. Anfangsposition war für Rot die südliche Nordsee an der englischen Küste, für Blau ein nördlicher Teil der Nordsee. Manöveraufgabe war für Rot, dem Angriff von Blau auf die englische Küste zuvorzukommen und Blau zu schlagen. Es wurden deshalb die Kreuzer zum Fühlungsuchen mit Blau sofort beim Beginn des Manövers nach Norden und Osten bis zur Doggerbank detachiert, und die Torpedobootzerstörer an die Küste vorausgeschickt (nach dem Firth

of Forth als wahrscheinlichstem Angriffspunkt). Erst nach 24 Stunden wurde die Fühlung mit dem blauen Gros von „Shannon" hergestellt und der Anmarsch auf den Firth of Forth gemeldet. Die dortigen Streitkräfte wurden daraufhin durch drei Kreuzer verstärkt. Bevor diese ankamen, war ein Angriff durch blaue Zerstörer und Kreuzer erfolgt; Blau gelang es beim Weitermarsch, die roten Kreuzer größtenteils zu vernichten, so daß die Fühlung wieder verloren ging. Rot steuerte direkt nach dem Firth of Forth, während Blau sich zurückhielt und so ein Zusammentreffen mit Rot bis zum Schluß der Übung, die etwa 34 Stunden dauerte, vermied.

Im weiteren Verlauf der gemeinsamen Übungen wurden größtenteils taktische Aufgaben gelöst, vor allem das Einsetzen von Torpedobooten in der Tagschlacht. Die Flottillen wurden teilweise auf die Gefechtslinie verteilt, teilweise an den Enden aufgestellt. Die Kreuzer erprobten eine neue Aufklärungsformation.

Eine allgemeine Bekohlung der Flotten im Scapa Flow aus Kohlendampfern bildete den Schluß mit folgenden Resultaten:

Schiff		Durchschnitt pro Std.	
„Prince of Wales"	690 Tonnen	366,4 Tonnen	
„Dreadnought"	1350 „	278 „	
„Britannia"	890 „	249 „	
„Bellerophon"	1075 „	222,5 „	
„Commonwealth"	1160 „	214 „	
„Queen"	750 „	205 „	
„Lord Nelson"	1050 „	191,6 „	
„New Zealand"	904 „	190 „	
„Indomitable"	980 „	188 „	
„Inflexible"	1200 „	175,5 „	
„King Edward"	800 „	172,5 „	
„Drake"	950 „	150 „	
„Black Prince"	615 „	126,2 „	
„Dido"	722 „	122,5 „	
„Formidable"	1250 „	122,4 „	
„London"	1000 „	117,6 „	
„Hindustan"	860 „	117,2 „	
„Shannon"	1000 „	116,4 „	
„Invincible"	1450 „	147,3 „	(letztes Schiff)
„Cochrane"	1014 „	114 „	(letztes Schiff)
„Doris"	570 „	111 „	
„Venerable"	785 „	110 „	(letztes Schiff)
„Africa"	463 „	109,5 „	(letztes Schiff)
„Implacable"	853 „	105,5 „	
„Isis"	530 „	96,4 „	
„Juno"	600 „	81,5 „	

Das nach diesen Manövern beabsichtigte Übungsprogramm wurde von den einzelnen Verbänden, soweit es die mit dem Ableben des Königs Eduard VII. verbundenen Feierlichkeiten gestatteten, durchgeführt. Die Atlantik-Flotte trat am 21. Mai eine auf 3 Wochen berechnete Kreuzfahrt nach Gibraltar an. Die Linienschiffe der 3. Division der Heimatflotte werden Anfang Juni mit einigen Kreuzern eine Verbandsfahrt in der Nordsee machen.

Von der Mittelmeer-Flotte waren drei Schiffe in England zum Besatzungswechsel, zwei Schiffe beendeten ihre jährliche Reparatur und übten dann wie die anderen dienstbereiten Schiffe von Malta aus. Admiral Poë übernahm das Kommando von Admiral Curzon Howe. Das ostasiatische Geschwader kreuzte in den japanischen Gewässern und soll während der Monate Juni/Juli von Weihaiwei aus üben.

— Schiffsbauten. Die Nachrichten über die Armierungen der Eventual-Linienschiffe und der Panzerkreuzer lauten noch immer sehr widersprechend. »Hampshire

Telegraph« meldet, daß die 3 Eventual-Linienschiffe acht 30,5 oder 34,3 cm-Geschütze als Hauptarmierung erhalten werden.

»Western Daily Mercury« behauptet, es sei nicht nur wahrscheinlich, sondern sicher, daß die Panzerkreuzer „Lion“ und „Princeß Royal“ acht 34,3 cm-Geschütze erhalten. Die Linienschiffe der „Monarch“-Klasse dagegen würden mit zehn 30,5 cm armiert werden.

Gelegentlich des Stapellaufs des Linienschiffes „Hercules“ bringt »Engineer« die Nachricht, daß auch die „Neptune“-Klasse einen leichteren Panzer habe als die ersten „Dreadnoughts“; die Qualität dieses Panzers sei indessen verbessert, so daß die Widerstandsfähigkeit die gleiche geblieben sei.

»Engineer« stellt fest, daß „Vanguard“, deren Tonnengehalt angeblich 19 250 Tonnen engl. beträgt, bei voller Ausrüstung mit Vorräten und Kohlen ein Deplacement von nahezu 23 000 Tonnen habe, bei normalem Tiefgang von 27 Fuß 3 Zoll. (?)

Die Kiellegung des Panzerkreuzers „Princeß Royal“ erfolgte am 2. Mai bei Vickers. Länge etwas über 213 m, Breite 27 m, Tiefgang 8,4 m, Deplacement etwa 26 300 Tonnen. Turbinen von 70 000 PS, genau so wie die ebenfalls bei Vickers im Bau befindlichen Turbinen von „Lion“.

Der Umstand, daß das alte, mit Sauggasmaschine ausgerüstete Kanonenboot „Rattler“ (bisher Übungsschiff für Naval Volunteers) vom Clyde nach Portsmouth gebracht worden ist, um für die Ausbildung von Heizern zu dienen, gibt der »Times« Veranlassung zu der Vermutung, daß eine neue Entwicklung im Maschinenwesen bevorstehe.

Nach »New York Herald« sollen einige, wenn nicht alle englischen kleinen Kreuzer des Programms 1910/11 Gasmaschinen erhalten. Nach den letzten Nachrichten handelt es sich um eine Ölmaschine von 10000 PS, die zu Versuchszwecken bei einer Firma in Leith bestellt ist und von denen gegebenenfalls mehrere für Kriegsfahrzeuge Verwendung finden sollen.

Die neuen Kreuzer der „Boadicea“-Klasse erhalten keinen Ramm- sondern einen ausfallenden Bug.

— Stapellauf. Linienschiff „Hercules“ am 10. Mai bei Palmers in Yarrow.

— Artillerie. Nach »Naval and Military Record« ist bei Vickers zur Zeit ein 35,6 cm-Geschütz in Erprobung. Auf der Generalversammlung der Hotchkiß Ordnance Co. erklärte Mr. C. F. Parsons bei Besprechung des Mangels an Bestellungen von leichten (Antitorpedoboot-) Geschützen, der Chefkonstrukteur (Sir Ph. Watts) habe ihm gesagt: »that it was quite possible there might be a change of policy and that the majority of Governments might come back to the use of the small gun«.

Die Admiralität hat verfügt, daß auch auf den Schiffen mit Stammbesatzungen die Geschützführer stets an ihren eigenen Geschützen schießen sollen.

Zwischen der Firma William Beardmore & Co. und der Firma William Arrol & Co. in Glasgow sind Verhandlungen im Gange über die Errichtung von Werkstätten zur Herstellung von Geschützunterbauten.

— Torpedowesen. Das Torpedo-Preisschießen der Flottillen soll Nacht- und Tagschießen umfassen. Tagschießen: Entfernung über 1800 m, wenn möglich nach Zielschiff, das mindestens 60 m lang sein soll. Einstellungstiefe je nach dem Ziel. Schießendes Schiff höchste Fahrt. Bei Nachtangriffen sollen alle Rohre klar sein, es wird nur ein Torpedo bei jedem Anlauf gefeuert. Das schießende Rohr wird im letzten Augenblick bestimmt. Besonderer Wert wird auf frühes Feuern gelegt, sobald das Boot die Gefahrzone von Scheinwerfer und Geschütz erreicht.

Nach Eintritt der 16 neuen Torpedobootzerstörer der „Beagle“-Klasse (Programm 1908/09) in die 1. und 2. Flottille werden die ausscheidenden Boote der „River“-Klasse zusammen mit den Küstentorpedobootzerstörern (Torpedoboote 1. Klasse) die 3. Flottille bilden.

Der Zerstörer „Harpy“ überschritt die kontraktmäßige Geschwindigkeit von 27 kn in der 4 stündigen Volldampffahrt um ein beträchtliches Maß.

— Unterseeboote. Bei Schießübungen vor Plymouth erlitt „A 8“ eine kleinere Maschinenhavarie, die es zum Stoppen zwang. Das Boot sank auf den Grund, stieg aber nach abgestelltem Defekt unversehrt wieder an die Oberfläche. Nach anderen Nachrichten soll durch das Torpedorohr Wasser ins Boot gedrungen und die Lage sehr gefährlich gewesen sein.

Das zum seegehenden Tender für Unterseeboote umgebaute Torpedokanonenboot „Hebe“ ist mit starken elektrischen Maschinen zum Laden der Akkumulatorenbatterien, mit starken Luftpumpen zur Auffüllung der Torpedos der Boote, mit Minensuch- und Räumgeräten und mit guten Funkspruchapparaten von 400 sm Reichweite versehen worden. Das Schiff soll in Dundee stationiert werden.

„C 33“ lief in Chatham vom Stapel; es ist 133 Fuß lang, 13 Fuß breit und hat untergetaucht ein Deplacement von 321 Tonnen. Maschinen von 600 PS geben ihm eine Oberflächengeschwindigkeit von 13 kn.

— Häfen und Werften. Der Bau des neuen Trockendocks in Portsmouth von 1000 Fuß Länge, 100 Fuß Breite und 35 Fuß Tiefe über dem Süll hat begonnen. Die Kosten werden auf 10 Millionen *M*, die Bauzeit auf 4 Jahre veranschlagt. Die neuen Einfahrtsschleusen in Portsmouth kosten etwa 20 Millionen *M*.



Vereinigte Staaten von Amerika. Die Gesetzgebungsmaschine arbeitet, soweit die Flottenangelegenheiten in Betracht kommen, in diesem Jahre wegen des sonstigen dem Kongresse vorliegenden reichhaltigen Beratungsstoffes besonders langsam. Nach den letzten Pressemitteilungen war der Marineetat noch nicht endgültig verabschiedet und auch die Erledigung der übrigen wichtigen Vorlagen war noch nicht wesentlich gefördert worden. Im Marineetat hat die Senatskommission die Bewilligung für Schiffsbauten um sechs Torpedobootzerstörer und ein Unterseeboot erhöht und im ganzen 2 941 331 Dollars zugesetzt. Für die Hebung der „Maine“ im Hafen von Havanna sind im ganzen 500 000 Dollars — an Stelle der zuerst vorläufig bewilligten 100 000 Dollars — ausgeworfen; man hofft mit dieser Summe auszukommen. Wenn der Vorschlag der Senatskommission durchgeht, würde mithin die Baubewilligung für das nächste Rechnungsjahr sich erstrecken auf 2 Linienschiffe, 6 Torpedobootzerstörer, 5 Unterseeboote und 2 Kohlendampfer; nur das vom Marinedepartement geforderte Werkstättenschiff wäre gestrichen, und die Gesamtbewilligung wäre angesichts der lebhaften Gegnerschaft, besonders hinsichtlich der Linienschiffe, als ein bemerkenswerter Sieg der bisherigen Marinepolitik anzusehen. Auch über die Schaffung einer Personalreserve für den Kriegsfall wird weiter verhandelt. Hierbei stehen einander zwei Projekte gegenüber: die Schaffung einer ausgesprochenen Reserve, die unmittelbar unter dem Marinedepartement stehen würde, und einer Marinemiliz, die den Regierungen der Einzelstaaten unter Mitwirkung des Marinedepartements unterstellt ist. Eine Marinemiliz besteht bereits in einer Reihe von Staaten, und die Marineverwaltung hat dieser zu Übungszwecken verschiedene alte Kriegsfahrzeuge zur Verfügung gestellt; eine Einwirkung auf die Organisation, die Ernennung der Offi-

ziere usw., überhaupt irgendwelche Befehlsbefugnis besitzt sie aber nicht. Das neue Projekt will hierin insofern Wandel schaffen, als der Marineverwaltung ein gewisser Einfluß auf die Ausbildung und die Übungen der Marinemiliz, unter Ausschluß jedoch der Befehlsbefugnis in Friedenszeiten, gewährt werden soll. Es ist daher nur natürlich, daß das Marinedepartement dem Entwurfe des langjährigen Vorsitzenden des Marineausschusses im Repräsentantenhause, Abgeordneten Foß, den Vorzug gibt, der eine einheitliche, von den Einzelstaaten unabhängige Marinereserve schaffen will. Allerdings sieht dieser Entwurf von einer eigentlichen Friedensorganisation und von pflichtmäßigen Friedensübungen ab, weil das Personal im allgemeinen dazu nicht geneigt sei oder keine Zeit haben würde. Der Vorschlag beschränkt sich in der Hauptsache darauf, daß eine ausreichende Anzahl von Personen aller Dienstgrade, die entweder früher in der Flotte gedient haben oder doch dem Seedienste näherstehenden Berufen angehören, sich für eine bestimmte Zeit verpflichten soll, im Kriegsfalle oder bei drohender Kriegsgefahr dem Rufe des Präsidenten zum Dienste in der Flotte zu folgen. Friedensübungen werden, wie gesagt, nicht vorgeschrieben, doch können Angehörige der Marinereserve auf freiwillige Meldung bis zur Dauer eines Jahres innerhalb jeder (fünfjährigen) Verpflichtungsperiode im aktiven Dienste Verwendung finden und beziehen während dieser Zeit die Gebührnisse des aktiven Personals. Im übrigen sollen die Unteroffiziere und Mannschaften der Marinereserve eine jährliche Entlohnung von 10 Dollars erhalten. Das Marinedepartement soll ferner die Befugnis haben, Vorschriften für das Tragen der Uniform bei besonderen Anlässen aufzustellen und den Angehörigen der Marinereserve eine Auszeichnung (Knopf) zu verabfolgen, die zum bürgerlichen Kleide getragen werden darf. Die Stärke der Marinereserve wird in dem Vorschlage auf die Hälfte des aktiven Personalbestandes festgesetzt. Als Offiziere sind im allgemeinen nur solche vom Kapitänleutnant abwärts vorgesehen, doch sollen frühere aktive Offiziere (die bis zu 10 Jahren nach ihrer Verabschiedung in der Marinereserve zugelassen werden) mit dem Range eingestellt werden, den sie bei ihrer Verabschiedung einnahmen, unter Anrechnung auf die Zahl der Kapitänleutnants. Im übrigen sollen als Reserveoffiziere angenommen werden Zöglinge der Marineakademie, die nicht Offizier geworden sind, aber ein gutes Zeugnis erhalten haben, bis zu 10 Jahren nach ihrer Entlassung, Steuerleute der Handelsflotte, Yachtleute und andere Seefahrer, die das Schifferzeugnis für große Fahrt besitzen, und endlich Offiziere der Marinemiliz, die dieser 4 Jahre hindurch angehört haben, bis zu 10 Jahren nach ihrer Entlassung. Dem Unterpersonal sollen solche Personen angehören, die entweder in der Flotte oder 2 Jahre in der Marinemiliz oder der Handelsmarine gedient haben, oder endlich Berufen angehören, die sie für den Dienst in der Flotte geeignet machen. — Das Personal der Marinereserve soll von der Verpflichtung zum Dienste in der Staatsmiliz und von der Heranziehung zu den Bundesgerichtshöfen befreit werden, die Reserveoffiziere, die Handelsschiffe befehligen, sollen ferner das ausschließliche Recht zur Führung eines besonderen Flaggenabzeichens erhalten, und es kann ihnen das Recht zum Weitertragen der Uniform nach ihrer Verabschiedung verliehen werden. Als Altersgrenze für die Annahme zur Marinereserve sind 40 Jahre angesetzt, so daß die Zugehörigkeit mit 45 Jahren erlischt. — Wenn man durch diese Vorschriften ein ausreichendes Reservepersonal zu gewinnen hofft, so will man auch auf andere Weise für größeren Zudrang zum aktiven Dienst und für größere Stabilität des Personals in ihm sorgen. Es wurde schon im vorigen Hefte erwähnt, daß durch umfangreichere Entsendung von Schiffen in das Ausland der aktive Dienst für die Mannschaften anziehender und interessanter gemacht werden soll. Ein weiterer Vorschlag, der dem Kongreß vorliegt, geht dahin, gedienten Mannschaften nach Ablauf einer gewissen Dienstzeit Pensionen zu gewähren; danach sollen sie erhalten, ein gutes Entlassungszeugnis vorausgesetzt,

nach 16 Dienstjahren $^2/_5$, nach 20 Dienstjahren $^3/_5$ und nach 25 Dienstjahren $^3/_4$ des bei der Entlassung bezogenen Gehalts oder Löhnung; im letzteren Falle werden außerdem noch 15,75 Dollars monatlich als Ersatz für Verpflegung, Kleidung und Quartier gewährt. Mannschaften, die wenigstens 10, aber weniger als 16 Dienstjahre haben und durch Dienstbeschädigung invalide geworden sind, erhalten 0,03 ihrer zuletzt bezogenen Löhnung, multipliziert mit der Zahl ihrer Dienstjahre. Auf die Dienstzeit wird auch etwaige Dienstleistung im Heere oder in der Marineinfanterie angerechnet. Man glaubt, auf diesem Wege nicht nur den Bestand an altgedienten Leuten zu erhöhen, sondern auch erhebliche Ersparnisse zu machen, weil dadurch die Zahl der einzustellenden Rekruten und damit die hohen Beförderungs- und Einkleidungskosten für solche abnehmen werden. Das »Army and Navy Journal« stellt dafür folgende Rechnung auf: am 30. Juni 1908 hatten in der Flotte 54 Mann zum achten, 113 Mann zum siebenten, 197 Mann zum sechsten, 286 Mann zum fünften und 433 Mann zum vierten Male kapituliert. Wenn damals die vorgeschlagene Bill in Kraft gewesen wäre, so würden die Kosten höchstens 369 362 Dollars jährlich betragen haben, wahrscheinlich aber nur 200 000 Dollars, und allmählich abnehmen. In 3 Jahren würde man jährlich 645 000 Dollars gespart haben, und diese Ersparnis würde jährlich zunehmen infolge Verminderung der Kosten für den Rekrutierungsdienst und den Transport nebst Einkleidung der eingestellten Rekruten. Für die Einkleidung (initial outfit) werden 60 Dollars gewährt.

In der Behandlung der Personell-Bill ist man, soweit Nachrichten vorliegen, nicht wesentlich weitergekommen. Dahingegen ist vom Senat der Gesetzvorschlag angenommen, nach dem Ausländern, die 4 Jahre in der Marine gedient haben oder dienen wollen, das Bürgerrecht verliehen wird.

Die Fürsorge für die Verteidigung der Philippinen und des Panamakanals hat zu weiteren Maßnahmen geführt. Für die Bedienung der neuen Werke von Corregidor, die eine Besatzung von 20 Kompagnien Küstenartillerie beanspruchen wird, sind zunächst 4 Kompagnien bestimmt, die der Küstenartillerie von New York und New Jersey entnommen werden und von denen zwei Minenkompagnien sind. Für die Werke des Panamakanals sind die Entwürfe fertiggestellt und die Anschläge dem Kongreß unterbreitet worden, mit einer Botschaft des Präsidenten, in der dieser lebhaft für die Bewilligung eintritt. Die Gesamtkosten sind auf 14,1 Millionen Dollars veranschlagt, von denen 1,1 Million auf Landerwerb, 6 Millionen auf die fortifikatorischen Anlagen, 2,3 Millionen auf die Geschütze, 1,4 Millionen auf die Munitionsausrüstung, 1,8 Millionen auf Kasernenbauten und 658 000 Dollars auf die Minenverteidigung entfallen. Für den Beginn der Arbeiten wird die sofortige Bewilligung von 4 Millionen gefordert und als Ziel aufgestellt, daß die Werke noch vor dem 1. Januar 1915, dem spätesten Termin der Fertigstellung des Kanals, vollendet sein müssen. Soweit Einzelheiten aus den Entwürfen in der Presse mitgeteilt werden, sollen am pazifischen Ausgange des Kanals auf drei kleinen Inseln Werke errichtet werden, eines außerdem auf dem Festlande; auf der atlantischen Seite will man je ein Werk auf jeder Seite der Kanalmündung bauen. Als Hauptgeschütz soll ein neuer Mörser eingeführt werden, der mit einem 700 Pfund schweren Geschoß eine Schußweite von etwa 15 500 Yards erreicht. Abgesehen von der Küstenartillerie werden 4000 bis 5000 Mann Feldtruppen für die Verteidigung der Werke als erforderlich angesehen, für welche Unterkunftsräume an hochgelegenen Stellen der Kanalufer gebaut werden sollen.

Auf eine Bewilligung von Subventionen für die Handelsmarine soll in diesem Kongreß nicht mehr zu rechnen sein. Dahingegen ist vom Senate ein Antrag angenommen worden, nach dem alle seegehenden Dampfer, die 50 Personen und darüber

an Bord haben — Besatzung und Passagiere —, mit leistungsfähigen Funksprucheinrichtungen versehen sein müssen. Zuwiderhandlungen durch Verlassen eines amerikanischen Hafens ohne solche Einrichtung werden mit einer Strafe von 1000 bis 5000 Dollars belegt. Dampfer, die zwischen Häfen verkehren, die weniger als 200 sm auseinanderliegen, werden von dieser Vorschrift nicht betroffen.

Im April fand in Philadelphia die Jahresversammlung des amerikanischen Flottenvereins statt, zu der Präsident Taft ein Begrüßungstelegramm sandte, in dem er das Ziel des Vereins, „die Sicherstellung einer starken und tüchtigen Flotte lediglich zum Zwecke der Erhaltung des Friedens" billigt und erklärt, „der Bau von zwei Linienschiffen jährlich bis zur Vollendung des Panama-Kanals ist mein Plan, und ich hoffe, daß Sie dem zustimmen werden". Im Verlaufe der Verhandlungen sprach sich Marinesekretär Meyer eingehend über früher begangene Fehler und die jetzige Flottenpolitik aus. Der Verein hat seit dem vorigen Jahre 1318 neue Mitglieder gewonnen und jetzt die Zahl von 6000 überschritten.

— Flottentätigkeit. Nach Beendigung der Frühjahrsschießübungen sind die Schiffe zu Überholungsarbeiten auf die Werften gegangen. Die Arbeiten, die Veränderungen an den Turmeinrichtungen einschließen, werden auf den meisten Schiffen bis Ende Juli dauern. Die Linienschiffe „Missouri", „New Jersey" und „Wisconsin" sind aus dem Verbande ausgetreten und sollen in Reserve gestellt werden.

Von der Pazifischen Flotte sind die Panzerkreuzer „Milwaukee" und „St. Louis", die sich bisher in erster Reserve befanden, außer Dienst gestellt, desgleichen von der Asiatischen Flotte die kleinen Kreuzer „Cleveland" und „Chattanooga". Dahingegen sind die Kanonenboote „Petrel" und „Wheeling" an der pazifischen Küste in Dienst gestellt worden, um auf der westindischen Station verwendet zu werden.

Die Unterseeboote „Cuttlefish", „Tarantula" und „Viper" sind zeitweise der Marineakademie für die Ausbildung der Zöglinge zugewiesen worden.

Über die zukünftige Einteilung der Flotte verlautet folgendes: Solange die Zahl der verwendungsbereiten Linienschiffe und Panzerkreuzer nicht groß genug ist, um an jeder Küste der Union eine ausreichend starke Kampfflotte in Dienst zu halten, wird von einer Teilung der Flotte abgesehen. Die aktive Schlachtflotte wird an der atlantischen Küste verbleiben und aus vier Linienschiffsdivisionen zu je fünf Schiffen bestehen, von denen jedoch nur je vier sich in der Formation befinden, während das fünfte, soweit es nicht Reparaturen erledigt, als Ersatz für ein ausfallendes Schiff bereit gehalten wird. Die übrigen verwendungsbereiten Linienschiffe bilden die Reserveflotte. Von den Panzerkreuzern soll eine Division der Linienschiffsflotte zugeteilt werden. Die Divisionen sollen in sich möglichst gleichartig sein. Die aus den größten Schiffen bestehenden werden den Werften New York und Norfolk zugeteilt, wo sich die größten Docks befinden. New York wird das Hauptquartier der Flotte. Hiernach würde die Flotte am 1. Juli 1911 wie folgt zusammengesetzt sein:

1. Division: „Connecticut", „Florida", „Utah", „Delaware", „North Dakota", „Michigan".
2. Division: „Louisiana", „South Carolina", „Kansas", „Vermont", „New Hampshire".
3. Division: „Georgia", „Nebraska", „New Jersey", „Virginia", „Ohio".
4. Division: „Minnesota", „Mississippi", „Idaho", „Maine", „Missouri".
5. (Panzerkreuzer-) Division: „Tennessee", „Washington", „North Carolina", „Montana".

Reserveflotte: „Iowa", „Massachusetts", „Indiana", „Rhode Island", außerdem in Reparatur „Wisconsin", „Illinois", „Alabama", „Kearsarge", „Kentucky" sowie die Scouts „Chester", „Birmingham" und „Salem".

Am 1. April 1912 wird die Zusammensetzung voraussichtlich sein:

Flottenflaggschiff: „Wyoming".
1. Division: „Arkansas", „Florida", „Utah", „Delaware", „North Dakota".
2. Division: „Louisiana", „Michigan", „South Carolina", „Vermont", „New Hampshire".
3. Division: „Connecticut", „Kansas", „Minnesota", „Idaho", „Mississippi".
4. Division: „Georgia", „Nebraska", „New Jersey", „Rhode Island", „Virginia".
5. (Panzerkreuzer-) Division: „Tennessee", „Washington", „North Carolina", „Montana".

Reserveflotte: „Missouri", „Ohio", „Maine", „Wisconsin", „Illinois", „Alabama", „Kearsarge", „Kentucky", „Iowa", „Massachusetts", „Indiana" und die drei Scouts.

Die Reserveflotte hat Philadelphia als Stützpunkt.

Von den Torpedoboot- und Unterseebootstreitkräften werden die leistungsfähigsten in New York, Boston und Norfolk in Dienst gehalten, die übrigen bilden eine Reserve in Charleston.

Aus der vorstehenden Zusammenstellung erkennt man, daß es die Absicht ist, die aktive Schlachtflotte taktisch aus siebzehn Linienschiffen, einschließlich eines Flottenflaggschiffes, zu bilden, ihr als Aufklärungsschiffe jedoch nur eine Panzerkreuzerdivision beizugeben und die Kleinen Kreuzer lediglich im Auslandsdienste zu verwenden. Die Torpedobootstreitkräfte werden der Flotte nur zu Übungen oder im Bedarfsfalle zugeteilt.

— Schiffbau, Probefahrten usw. Baustadium am 1. April 1910:

Linienschiff „Florida"	59,0 %		Linienschiff „Wyoming"	15,7 %
„ „Utah"	68,5 „		„ „Arkansas"	19,5 „

Das Linienschiff „South Carolina" hat auf der Abnahmeprobefahrt mit einem Tonnengehalt von 16 316 Tonnen im Vierstunden-Durchschnitt 19,6 kn erzielt; als höchste Leistung in der letzten Stunde 19,68 kn. Auf der ersten Probefahrt erzielte das Schiff mit 16 136 Tonnen Wasserverdrängung 18,86 kn.

Das Linienschiff „Florida" ist am 12. Mai auf der Werft New York vom Stapel gelaufen.

Der Hochsee-Torpedobootzerstörer „Perkins" wurde am 9. April bei der Fore River Company, das Schwesterboot „Paulding" am 12. April auf der Werft zu Bath, Maine, zu Wasser gebracht. Die Boote haben ein Probefahrtsdeplacement von 742 Tonnen bei einem Tiefgang von 2,4 m und sollen 29,5 kn laufen. Sie erhalten Ölfeuerung (Ölvorrat 240 Tonnen) und sollen der Linienschiffsflotte bei jedem Wetter folgen können.

— Verschiedenes. Infolge des Wettbewerbs in der Kohlenökonomie sind in der ersten Hälfte des laufenden Rechnungsjahres 56 578 Tonnen Kohlen erspart worden, obgleich teilweise mit höherer Geschwindigkeit als früher gefahren wurde. Der Kohlenverbrauch ist durchschnittlich um 5 Prozent bei gleicher Fahrt heruntergegangen, auf dem Linienschiffe „Missouri" sogar auf See um 25 Prozent, im Hafen um 35 Prozent für den Tag. Dieses Schiff war früher wegen seines großen Kohlenverbrauches bekannt; hier scheinen bei der letzten Überholung wesentliche Verbesserungen in den Feuerungsanlagen getroffen worden zu sein.

Die während einer fünftägigen Erprobung der Schiffsbremse auf dem Linienschiffe „Indiana" gewonnenen Erfahrungen haben anscheinend nicht befriedigt. Das Navy Department beabsichtigt nicht den Apparat einzufühen, da die Nachteile

(Gewichtsvermehrung) nicht durch entsprechende Vorteile aufgewogen werden. Insbesondere stoppte das Schiff nicht so schnell, wie in Aussicht gestellt war, und die Drehfähigkeit war nicht besser als mit Ruder und Schrauben allein.

⚜

Frankreich. Die Ende April abgehaltenen Kammerwahlen haben keine wesentliche Verschiebung der Parteiverhältnisse in der Deputiertenkammer zur Folge gehabt, so daß nach dem bisherigen Verlauf der Verhandlungen über das Flottengesetz anzunehmen ist, daß seine Annahme im Laufe des Jahres erfolgen wird.

Wiedergewählt sind u. a. M. de Lanessan, der frühere Marineminister, ferner M. Chaumet, der Berichterstatter zum Flottengesetz, und Admiral Bienaimé; dagegen werden M. Doumer, der bisherige Generalberichterstatter für das Budget, sowie M. Michel, der wiederholt Marinereferent für das Budget war, vorläufig nicht wieder in die Kammer eintreten.

Für die Marine trat im vergangenen Monat das Interesse für die Flottengesetzfrage in den Hintergrund gegenüber demjenigen für die Vorbereitungen und den Aufmarsch zu den Flottenmanövern, die von Mitte Mai bis Mitte Juni abgehalten werden und vom gesamten Offizierkorps als der Beginn einer Periode des Vorwärtsschreitens in der Flottenausbildung nach langem Stillstand begrüßt werden.

— Indiensthaltungen 1911. Nach den vorläufigen Bestimmungen sind folgende Indiensthaltungen für 1911 geplant:

I. Geschwader: „Liberté“, „Vérité“ 12 Monate; „Patrie“, „République“, „Démocratie“, „Justice“ werden nach 9 Monaten ersetzt durch „Voltaire“, „Diderot“, „Condorcet“, „Danton“.

1. Panzerkreuzerdivision: „Jules Ferry“, ersetzt durch „Waldeck-Rousseau“ nach 6 Monaten, „Edgar Quinet“, „Ernest Renan“, „Jules Michelet“.

Wiederholer: „Châteaurenault“.

Torpedojäger: 12, dazu 2 als Minenleger („Coutelas“ und „Hoche“). Die Boote mit Kolbenmaschinen werden, soweit möglich, durch solche mit Turbinen ersetzt.

Ersatzschiffe: „Suffren“ und „Léon Gambetta“ mit verminderter Besatzung.

Zugeteilt: „Foudre“, 3 Monate mit voller, 9 Monate mit Besatzung der normalen Reserve.

II. Geschwader: „St. Louis“, „Gaulois“ 12 Monate; für „Charlemagne“, „Bouvet“, „Jauréguiberry“, „Carnot“ treten nach 9 Monaten die vier aus dem I. Geschwader ausscheidenden Schiffe der „Patrie“-Klasse ein.

2. Panzerkreuzerdivision: „Marseillaise“, „Victor Hugo“, „Gloire“ (nach 6 Monaten ersetzt durch „Jules Ferry“), „Condé“.

Wiederholer: „Guichen“.

Torpedojäger: 12, dazu 2 als Minenleger („Baliste“ und „Flamberge“).

Ersatzschiffe: „Chartes Martel“ und „Amiral Aube“ mit verminderter Besatzung.

In Toulon 3 Monate mit effectif réduit spécial: die vier aus dem II. Geschwader austretenden Linienschiffe.

In Brest: „Amiral Charner“.

Marokko-Division: „du Chayla“, „Forbin“, „Surprise“.

In Ostasien: „Dupleix“, „Kléber“. Im übrigen bleibt die Besetzung der Stationen im wesentlichen unverändert.

Die bisherige Bezeichnung der Torpedoboots- und Unterseeboots-flottillen als 1., 2., 3. usw. Flottille des Kanals, des Ozeans usw. ist aufgehoben. In Zukunft sind die Bezeichnungen: Die Torpedoboote von Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort, Toulon, Ajaccio, Biserta, Algier, Oran, Saigon und Diégo-Suarez; ebenso die Unterseeboote von Cherbourg, Calais-Dunkerque, Brest, La Pallice, Toulon, Biserta und Saigon.

Die Stärke der Flottillen ist nach dem Indiensthaltungsplan für 1911, wie folgt, vorgesehen:

	Torpedoboots-Flottillen			Unterseeboots-Flottillen		
	Küstenpanzer	Torpedojäger *)	Torpedoboote	Torpedojäger	Tauchboote	Unterwasserboote
Dunkerque	—	1 c. s. 1 Fl. 1 D.	8 Ü.	—	—	—
Calais	—	—	—	1 Fl.	6	—
Cherbourg	„Bouvines" c. s.	1 Fl. 3 D. 1 L. 1 H.	6 Ü. 3 H.	1 Fl.	7 (7 Pr.)	9
Brest	„Furieux" c. s.	1 Fl. 3 D. 1 H.	6 Ü. 3 H.	1 Fl.	8	—
Lorient	—	1 Fl.	4 Ü.	—	—	—
Rochefort	—	1 Fl.	4 Ü.	—	—	—
La Pallice	—	—	—	—	(5 Pr.)	5
Toulon	„Amiral Tréhouart" c. s.	1 Fl. 1 D. 2 H.	4 Ü. 2 H.	1 Fl.	3 (4 Pr.)	7
Ajaccio	—	1 Fl. 1 D.	4 Ü.	—	3	—
Biserta	—	1 Fl. 1 D.	4 Ü.	1 Fl.	3	5
Oran	—	1 Fl. 1 D.	4 Ü.	—	3	—
Saigon	—	1 Fl. 3	10	—	—	4
Diégo-Suarez	—	—	2	—	—	—

c. s. = für commandant supérieur. Fl. = Flottillenboot. D. = Divisionsboot. L. = Lotsenschule. H. = Heizerschule. Ü. = Übungsschule. (Pr.) = zu Probefahrten während eines Teils des Jahres in Dienst.

— Organisation. Im Generalstab der Marine ist die Stelle eines sous-chef d'Etat-major général geschaffen. Der Generalstab ist neu organisiert. Die 1. Sektion ist in zwei Unterabteilungen geteilt, von denen die eine die Seestreitkräfte und Küstenverteidigung der fremden Staaten bearbeitet, während die zweite (neugeschaffene) sich mit seekriegsgeschichtlichen Arbeiten befaßt. Die 2. Sektion behält ihren Geschäftsbereich — Verteidigung der Häfen und Stützpunkte, Torpedobootsflottillen, feste Verteidigung. Die 3. Sektion wird wie die 1. in zwei Unterabteilungen ge-

*) Einschließlich Hochsee-Torpedoboote.



gliedert, deren zweite (neugeschaffene) an Stelle des bureau des mouvements de la flotte tritt. Eine 4. Sektion wird neu gebildet, um in technischen und Materialfragen gegenüber den technischen Departements die militärischen Anforderungen zu vertreten.

Die in Kürze erscheinende neue Ausgabe des „Dienst an Bord" bestimmt hinsichtlich der Unterordnungsverhältnisse der verschiedenen Offizierkorps der Marine, daß an Bord der Seeoffizier bei gleichem Dienstgrade ohne Rücksicht auf das Dienstalter den Vorrang hat. Der I. Offizier ist jedoch der Vorgesetze sämtlicher Offiziere, auch wenn diese einen höheren Rang innehaben.

— Personal. 1909 sind in die Marine eingestellt an seemännischem Ersatz (inscrits maritimes): 5120 Köpfe, davon 1050 mit einjähriger Dienstzeit; an Freiwilligen 4900 Köpfe, davon 1100 mit langer Dienstzeit, 3000 auf 5 Jahre, 260 auf 3 Jahre, Unteroffizierschüler 540.

— Flottentätigkeit. Das I. Geschwader war vor Beginn der Manöver nur am 10. und 11. Mai zu Übungen in See.

Panzerkreuzer „Jules Ferry" und „Victor Hugo" erledigten Rauchverbrennungsversuche; „Jules Michelet" vertrat zeitweise den nach Toulon zurückgekehrten Stationär in Kreta, „Faucon", wurde dann aber durch den am 1. Mai in Dienst gestellten Panzerkreuzer „Amiral Charner" abgelöst, um für die Manöver verfügbar zu sein.

Das II. Geschwader vereinigte sich am 10. Mai von Cherbourg und Brest aus bei Ouessant und marschierte nach Mers el Kebir zur Ausrüstung für die Manöver, die am 19. beendet war.

Küstenpanzer „Amiral Tréhouart", Minentransportschiff „Foudre" sowie die Flottillen der Mittelmeerhäfen versammelten sich in Ajaccio, das sie als Stützpunkt für das II. Geschwader einrichten.

Vizeadmiral Caillard heißte als Leiter der Manöver, die am 20. begannen, am 18. Mai seine Flagge auf „Victor Hugo". Es finden zunächst strategische Übungen vom 20. bis 25., 27. bis 30. Mai sowie 1. bis 4. Juni statt, bei denen die französische und algerische Küste als der blauen Partei (I. Geschwader), Corsika als der roten Partei (II. Geschwader und Torpedostreitkräfte in Ajaccio) gehörend angenommen werden. Dabei wird u. a. die Überführung des XIX. Armeekorps von Algier nach Frankreich sowie ein Angriff auf Toulon zur Darstellung gelangen. Am 4. Juni beginnt eine Ausrüstungsübung in Toulon, der die taktischen Übungen im Flottenverbande folgen werden.

— Auslandschiffe. „Guichen" ist am 24. April nach Buenos Aires abgegangen, wo er Mitte Mai eintraf. — „Montcalm" beendete die Ausreise am 18. März in Saigon und trat Ende April eine Rundreise im Stillen Ozean an. „Dupleix" stellte am 1. Mai für Ostasien in Dienst.

— Flottillen. Das Preisschießen mit Manöverkopftorpedos der Torpedoboote von Dunkerque, Cherbourg, Brest, Lorient und Rochefort begann am 18. Mai in der Quibéron-Bucht; die Brester Unterseeboote nahmen diese Übung Ende Mai in der Fret-Bucht vor, nachdem sie Anfang Mai gegen die 1. Division des II. Geschwaders operiert hatten. Die Unterseeboote von La Pallice hielten das Preisschießen am 13. Mai in Anwesenheit des Inspekteurs ab, um dann besichtigt zu werden. Die Torpedoboote von Cherbourg (4 Torpedojäger, 18 Boote) mobilisierten am 2. Mai zu Übungen gegen die 2. Division des II. Geschwaders.

Mit dem 1. Mai 1910 ist die Zahl der Lorient- und Rochefort-Torpedoboote auf je eine Division erster Linie und eine Division zweiter Linie herabgesetzt. 7 Boote dieser Flottillen werden daher an Brest, 2 an Cherbourg überwiesen.

In Zukunft haben beim Auslaufen und bei der Ankunft von Seestreitkräften in den Stationsorten der Torpedo- und Unterseeboote stets gemeinsame Übungen mit den Booten stattzufinden.

— Artillerie. Die Versuche mit Leuchtgranaten in Toulon haben befriedigende Ergebnisse gehabt. Ein Geschoß erzeugte nach dem Detonieren 4 übereinanderliegende Lichtzonen, die 54 Sekunden lang sichtbar waren.

— Schiffbau. Für den Beginn der Arbeiten zur Stapellegung des neuen Linienschiffes in Lorient sind 656 000 *M* angewiesen; in Lorient werden 800 Arbeiter angeworben, um die Fertigstellung von „Mirabeau" und „Waldeck-Rousseau" 1911 sicherzustellen.

Die beiden 1910-Linienschiffe erhalten die Namen „Jean Bart" und „Courbet".

— Torpedofahrzeuge. Torpedojäger „Fantassin" erreichte bei der amtlichen Abnahmefahrt mit Parsons-Turbinen eine Geschwindigkeit von 30,5 kn.

Vom Stapel lief am 9. Mai Torpedojäger „Cavalier" in Havre.

— Ausrangierung. Aus den Listen gestrichen sind: Geschützter Kreuzer „Pascal" (1895), ferner die Torpedofahrzeuge „Aventurier" und „Téméraire", Lotsenschulfahrzeug „Elan" und Torpedoboot „205".

— Funkentelegraphie. Die Marine-F.T.-Stationen Dunkerque, Cherbourg, Brest-Kerlaer, Lorient, Rochefort und Ajaccio sind am 12. Mai auch für den Privatverkehr freigegeben.

— Drahtlose Telephonie. Ende Juni sollen alle Schiffe der heimischen Geschwader mit Einrichtungen für drahtlose Telephonie versehen werden, da bei den Versuchen eine Verständigung auf 240 km erzielt wurde.

— Werften. Mit Ablauf des Jahres 1910 ist die Schließung der Niederlassung der Forges et Chantiers de la Méditerranée in Marseille beabsichtigt. Die Firma wird ihren Betrieb auf die Hauptniederlage in La Seyne beschränken.

— Die Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger in Frankreich hat seit 1865 durch die von ihr angelegten Stationen 17 986 Menschen gerettet. An Kosten erwuchsen ihr daraus 10 407 003 Frcs. 1910 werden 109 Rettungsstationen unterhalten, deren jede im Mittel 30 000 Frcs. kostet, ferner 500 mit Raketenapparat ausgerüstete Stationen. Das Ausgabenbudget beträgt für 1910 502 879 Frcs.

— Fachliteratur. In »Moniteur de la Flotte« (7. Mai) bespricht Y. die Dockmittel der französischen Marine; er kommt zu dem Schluß, daß die Bereitstellung von Schwimmdocks, wie sie auch in der englischen Marine in der neuesten Zeit erfolge, die Dockfrage schnell und in ökonomischer Weise lösen würde. Folgende Angaben sind von Interesse: Dock von Pontanion in Brest und das 185 m lange Dock in Toulon lassen in der Breite der „Danton"-Klasse nur einen ganz geringen Spielraum. Länge der größten Docks: in Cherbourg 180 m, in Brest 167 m, in Toulon 185 m und in Biserta 200 m; Privatdock in Brest 225 m. Kosten für zwei Docks in Lanninon (Brest) 11,2 Mill. *M*, für das Doppeldock in Castigneau (Toulon) 16 Mill. *M*, für das dritte Dock in Biserta 4,8 Mill. *M*; für das bei Vickers im Bau befindliche Schwimmdock für die brasilianische Marine (Tragfähigkeit 22 000 Tonnen, Länge 167 m, für Schiffe bis zu 10,97 m Tiefgang) 3,6832 Mill. *M* bei Ablieferung in Rio de Janeiro 11 Monate nach dem Baubeginn.

Es sei nicht unterlassen, auch an dieser Stelle auf das Erscheinen des dritten Bandes von »L'Esprit de la Guerre Navale« — »L'Organisation des Forces« von Fregattenkapitän René Daveluy hinzuweisen.

❦



Japan. Das wichtigste sich zur Zeit in Japan vorbereitende politische Ereignis ist die Annexion Koreas. Die Beziehungen zu den in erster Linie an diesem Vorgang interessierten auswärtigen Mächten, China, Rußland und England, dürften dem Schlußakt dieses Dramas, durch das ein Königreich von uralter Geschichte aus der Weltkarte verschwindet, umsoweniger Schwierigkeiten bereiten, als eine sorgfältig vorbereitete Volksabstimmung in Korea und eine starke, in aller Stille mobil gemachte Heeresabteilung in Japan die letzte Entscheidung zu rechtfertigen und zu verteidigen bereit sind.

Trotzdem ist es nicht ohne symptomatische Bedeutung, daß England seinem ostasiatischen Geschwader nach mehrjähriger Pause erneut Linienschiffe („Triumph“ und „Swiftsure“) zuzuteilen beabsichtigt, nachdem es die frühere Entblößung dieser Station von kampfkräftigen Schiffen vornehmlich auch damit begründet hatte, daß das verbündete Japan jetzt imstande sei, in den ostasiatischen Gewässern allein für Ruhe und Sicherheit zu sorgen.

Die Reise der „Ikoma“ nach Argentinien ist bisher sehr zur Befriedigung der japanischen Presse verlaufen, die über festlichen Empfang des Schiffes in Singapore, Mauritius und Kapstadt berichten konnte. Das große Interesse, das die japanische Regierung an den südamerikanischen Verhältnissen nimmt, und das auffallende Entgegenkommen, das sie gerade auch bei den von der Union unabhängigeren Republiken findet, trat erneut in einer Einladung der chilenischen Regierung zur Teilnahme an der Jahrhundertfeier der Stadt Santiago hervor. — In England hat die geschickt angelegte englisch-japanische Ausstellung die öffentliche Meinung erneut erfolgreich zugunsten des Bundesgenossen beeinflußt, so daß die „Ikoma“ dort gleichfalls auf eine freundliche Aufnahme rechnen darf.

In Japan selbst wird die Agitation für das neue Flottengesetz jetzt lebhaft wieder aufgenommen. Bemerkenswert ist aus den hierbei vorgebrachten Gründen in Bestätigung der hier wiederholt vorgebrachten Auffassung, daß „Mikasa“, „Asahi“, „Fuji“, „Shikishima“, „Suwo“, „Sagami“, „Iwami“ nur noch als Schiffe zweiter Klasse bezeichnet werden und daß die Folgen der im Kriege an sie herangetretenen Anforderungen sie jetzt schnell noch wertloser werden lassen; daß „Tango“ — dessen Reparatur ja erst jetzt beendet ist — auf eine Stufe mit „Iki“ und „Chinyen“ gestellt wird und lediglich „Satsuma“, „Kashima“, „Katori“ und die im Bau befindlichen „Aki“, „Kawachi“, „Settsu“ als modernen Anforderungen entsprechend übrig bleiben.

— Personal. Die neue Marine-Rangliste ist erschienen. Sie weist folgende Zusammensetzung der Offizierkorps auf:

	Seeoffiziere	Ingenieure	Ärzte	Zahlmeister
Admirale	5	—	—	—
Vizeadmirale	23	—	—	—
Kontreadmirale	33	9	4	4
Kapitäne zur See	90	26	12	19
Fregattenkapitäne	182	49	39	42
Korvettenkapitäne	229	63	56	56
Kapitänleutnants	562	206	111	70
Oberleutnants zur See	472	109	67	61
Leutnants zur See	328	114	29	25
Zusammen	1924	576	318	277
Fähnriche zur See oder entsprechende Dienstgrade	82	—	2	5
Insgesamt	2006	576	320	282

Das Lebensalter der Admirale steht zwischen 66 und 57 Jahren, der Vizeadmirale zwischen 56 und 41 Jahren, der Kontreadmirale zwischen 53 und 42 Jahren, der Kapitäne zur See zwischen 50 und 39 Jahren.

— Schwimmende Streitkräfte. I. Geschwader. Der Geschwaderchef hatte nach Austritt von „Shikishima“ Anfang April seine Flagge auf „Sagami“ gesetzt, solange „Satsuma“ noch zu Sonderzwecken abwesend war. Hierzu gehörte unter anderem ein Aufenthalt in Kagoshima, wo dem neuen Linienschiff von der Provinz Satsuma eine seidene Gösch- und Heckflagge überreicht wurde. „Hizen“ und „Mikasa“ nahmen während des April Reparaturen in ihren Stationshäfen Sasebo und Maizuru vor, während „Sagami“, „Suwo“ und „Iwami“ in der Hiroshima-Bucht Einzelübungen abhielten. Ende April sollten alle Schiffe in Sasebo sammeln; „Satsuma“ sollte mit diesem Zeitpunkt Flaggschiff werden.

II. Geschwader. Das II. Geschwader trat, nachdem es zu Anfang April in Sasebo Vorräte ergänzt hatte, im Verbande eine Rundfahrt an der koreanischen Küste an. Am 8. April war es in Jinsen, von wo aus der Geschwaderchef dem Kaiser seinen Besuch abstattete und anscheinend mit den japanischen Regierungsvertretern die gelegentlich der bevorstehenden Annexion zu treffenden Maßnahmen beriet. Das Geschwader trat dann über Chinnampo und Tairen die Weiterreise nach Ryojun an, wo es bis Mitte Mai Aufenthalt nehmen sollte.

Das III. Geschwader hielt sich im April an der Küste von Formosa auf. Die Flußkanonenboote „Fushimi“ und „Sumida“ wurden aus Anlaß des Aufstandes in Changsha zum Schutz der dort lebenden Japaner vom Yangtse aus nach Hankau entsandt. Später ging auch „Akashi“ von Formosa aus dorthin ab.

Das Schulgeschwader besuchte Port Hobart, Melbourne und Adelaide und fand überall eine freundliche Aufnahme.

Die Vermessungsfahrzeuge „Musashi“, „Matsue“ und „Hiyei“ haben ihre Vermessungstätigkeit an der Küste von Karafuto (Sachalin) und Hokkaido aufgenommen. Der Besuch des russischen Küstengebiets soll nach Möglichkeit vermieden werden, nachdem im Vorjahre unliebsame Erörterungen der russischen Presse hierdurch hervorgerufen worden sind.

„Tsugaru“ hat mit Probefahrten nach beendeter Reparatur begonnen. Der Kreuzer sollte Mitte Mai dienstbereit sein.

An „Fuji“, die seit ihrer Grundberührung noch in Grundreparatur ist, sind Masten, Schornsteine, Kessel usw. erneuert worden, so daß sie nach Fertigstellung auch in ihrer äußeren Erscheinung verändert sein wird.

„Asama“, die jetzt als Schulschiff hergerichtet wird, bekommt verlängerte Masten zur Erprobung einer neuen, starken F.T.-Station.

— Schiffe in Reserve. Bei „Tsukuba“ ist die Armierung noch nicht wieder fertiggestellt; das Schiff ist daher von seinem neuen Stationshafen Yokosuka wieder nach Kure zurückgekehrt. Die Arbeiten sollten Anfang Juni beendet werden.

Infolge der im Aprilheft gemeldeten Ausrangierung von Torpedobooten hat eine Neuverteilung sämtlicher Torpedoboote stattgefunden. Es sind jetzt formiert worden:

Bei der Torpedodivision in Yokosuka	4	Torpedobootsdivisionen, zusammen	16 Boote,
" " " " Kure	3	" "	10 "
" " " " Sasebo	3	" "	12 "
" " " " Maizuru.	2	" "	8 "
beim Hafenkommando von Takeshiki	4	" "	16 "
Zusammen	16	Torpedobootsdivisionen, zusammen	62 Boote.

Außerdem sind mehrere Torpedoboote als Tender bei Schulschiffen im Dienst.

Das Unterseeboot, dessen Untergang im Aprilheft erwähnt wurde, ist das Unterseeboot Nr. 6 von 60 Tonnen Wasserverdrängung gewesen. Es ist im Oktober 1904 auf der Kawasaki-Werft in Kobe im Bau gegeben und im April 1906 fertig-

gestellt worden. Es ist das einzige Boot amerikanischen Modells seiner Art, das in der japanischen Marine Verwendung gefunden hat.

Durch den Marineminister sind inzwischen Signale und Bestimmungen festgesetzt worden zur Warnung von Schiffen, die sich dem Übungsplatz von Unterseebooten nähern.

— Organisation. Die Bestimmungen für die Ingenieurkadettenschule sind stellenweise abgeändert worden. Die Schulzeit beträgt von jetzt ab 3 Jahre, die der vor 1908 eingetretenen Schüler 3 Jahre 4 Monate. Dadurch, daß das Schlußexamen auf der Seekadettenschule von jetzt ab im Juli stattfindet, wird in diesem Jahre ein zweites Schulgeschwader nötig, das aus „Asama“ und „Kasagi“ unter Befehl des Kontreadmirals Nawa bestehen wird.

— Kriegshäfen, Werften usw. In Sasebo sind die im Bau befindlichen drei großen Docks jetzt zu 60 Prozent fertiggestellt. An langen Piers sind Liegeplätze für zahlreiche Schiffe geschaffen, so daß Vorräte aller Art direkt von Land an Bord genommen werden können. Für schwerere Gewichte ist ein Kran von 200 Tonnen Tragfähigkeit aufgestellt. Die Bereitschaft des Hafens für seine Kriegsaufgaben ist im Vergleich zu den im letzten Kriege vorhandenen Anlagen jetzt sehr gesteigert.

In Yokosuka werden Versuche mit einem neuen, von Land lenkbaren Torpedo abgehalten, der gegen den im vorigen Jahre versuchten Yamashita-Torpedo erhebliche Verbesserungen aufzuweisen haben soll. In beiden Fällen handelt es sich wahrscheinlich um das Prinzip des Brennan-Torpedos unter neuem Namen.

Die japanischen Privatwerften befinden sich, wie die großen Dampferlinien, in wachsend ungünstiger Lage. Obwohl das Deplacement der einzelnen Schiffe gestiegen ist, sind die Bestellungen so wenig zahlreich, daß der Gesamttonnengehalt der im Bau befindlichen Schiffe immer weiter sinkt.

Es sind zur Zeit im Bau:

auf der Mitsubishi-Werft in Nagasaki:	1	Dampfer	von	12 000	Tonnen,
	1	„	„	6 000	„
	1	Kreuzer	„	5000	„
	1	Zerstörer	„	1200	„
auf der Kawasaki-Werft in Kobe:	2	Dampfer	„	6000—7000	„
	1	„	„	3000	„
	1	Kreuzer	„	5000	„
	1	Unterseeboot	von	300	„

Die beiden Hauptdampfergesellschaften, die Nippon Yusen Kaisha und die Toyokisen Kaisha, haben mit erheblichen Verlusten gearbeitet, deren wahrer Umfang durch die hohe vom Reich gezahlte Subvention verschleiert wird.

Das Stahlwerk in Mururan steht vor der Frage des Zusammenbruches, noch ehe es zu arbeiten begonnen hat, und rechtfertigt die Zweifel, die hier schon mehrfach über seine Entwicklungsmöglichkeit ausgesprochen worden sind. Zu dem Anfangskapital von 10 Millionen Yen, das zu gleichen Teilen von der Hokkaido Colliery and Steamship Co. und den englischen Firmen Vickers und Armstrong übernommen wurde, mußte schon Ende vorigen Jahres eine Anleihe von 5 Millionen Yen aufgenommen werden, und jetzt erweist sich eine weitere Anleihe von 10 Millionen Yen als erforderlich. Die in Betracht kommenden Londoner Kreise weigern sich aber, ohne Sicherheit weitere Mittel vorzustrecken. Selbst wenn die neue Anleihe zustandekommen sollte, so ist klar, daß ein geschäftlicher Nutzen auf ein so riesiges geliehenes Anfangskapital in absehbarer Zeit nicht zu erwarten steht, ganz abgesehen von den sonstigen, schon mehrfach erwähnten natürlichen Schwierigkeiten, mit denen das Werk aus Mangel an Rohmaterial und gelernten Arbeitern zu kämpfen haben wird.

— Verschiedenes. Die japanische Regierung beabsichtigt, vom 1. Mai ab ein Wettersignalsystem mit Hilfe der Küsten- und Schiffs-F.T.-Stationen in Kraft treten zu lassen. Verhandlungen zwischen dem Marineministerium und dem Verkehrsministerium haben stattgefunden.



Italien. Geschwader. Die 1. Division des Geschwaders kreuzte den Mai über in der Adria, die 2. Division im östlichen Mittelmeer und die 3. Division im Tyrrhenischen Meer.

Die den Winter über in Venedig stationierte Zerstörerdivision der „Campo“-Klasse ist für das Sommerhalbjahr dem Geschwader zugeteilt worden.

„Vettor Pisani“ wurde am 28. April, „Roma“ und „Regina Elena“ am 12. Mai nach Kreta entsandt.

— Flottenmanöver. An den Flottenmanövern werden das Oberkommando der Torpedoboote mit den ihm unterstellten Torpedobooten sowie die Unterseebootsflottille teilnehmen.

— Neubauten. Die Privatwerft zu Muggiano bei Spezia ist wegen Beschäftigungslosigkeit mit Lieferung von Teilen des im Arsenal zu Spezia im Bau befindlichen Linienschiffs „Conte di Cavour“ beauftragt.

„San Giorgio“ entwickelte während seiner $1/2$stündigen Fahrt mit höchster Geschwindigkeit (24 kn) 19 700 PS (gefordert: 18 000 PS); Kohlenverbrauch 0,835 kg pro Stunde und Pferdestärke. Bei der 24stündigen Dauerfahrt mit natürlichem Zuge wurden im Mittel 14 000 PS indiziert (kontraktlich: 13 000 PS) und 0,820 kg Kohle pro Stunde und Pferdestärke verbraucht. Bei „Pisa“ waren die entsprechenden beiden Kohlenverbrauchsdaten 0,819 und 0,710 kg, bei „Amalfi“ 0,759 und 0,710 kg.

„San Marco“ (Turbinenschiff) hielt am 4. Mai Maschinenerprobungen an der Boje ab.

— Unterseeboote. „Foca“ hat nach 7monatigem Umbau und Erledigung der Fahrt- und Tauchproben — letztere bis zu 30 m Tiefe — am 23. April Spezia in Begleitung zweier Schlepper verlassen, um zur Unterseebootsflottille in Venedig zu treten. Beim Umbau ist einer der drei Gasmotoren von Bord gegeben worden, um mehr Raum für die Akkumulatoren zu gewinnen; die Gasolintanks nebst Rohrleitungen wurden von Grund auf geändert.

Nach Pressenachrichten sind zehn Unterseeboote für die italienische Marine im Bau; Fertigstellung bis 1913.

„Tricheco“, seit 1905 im Bau, ist immer noch nicht ganz fertig.

— Unteroffizierkorps. Zur Einreichung von Vorschlägen über Aufbesserung der Gebührnisse und Pensionen des Deckoffizier- und Unteroffizierkorps ist eine Kommission unter Vorsitz des Kontreadmirals Chierchia eingesetzt worden. Diese hat u. a. folgenden Pensionsgesetzentwurf zu prüfen: Die Pension nach mindestens 20jähriger Dienstzeit wird von 1030 auf 1200 Lire erhöht und steigt bis zum 32. Dienstjahre um jährlich 22 Lire; Höchstgrenze 1464 Lire.



Rußland. Parlamentarisches. Die Reichsduma befürwortete die Einbringung eines Gesetzentwurfes, nach dem alle Privatpersonen oder Aktiengesellschaften gehörenden Schiffe unter russischer Flagge sowie deren Mannschaften im Falle einer Mobilmachung der Kriegsmarine zur Verfügung zu stellen sind. Das Marineministerium sagte die baldige Vorlage zu.

Bei Bewilligung der Kredite für den Marinegeneralstab wies die Landesverteidigungskommission der Duma auf die Notwendigkeit einer den Anforderungen der modernen Seekriegführung entsprechenden Organisation des Generalstabes hin, da das Versagen dieses Ressorts der Marineverwaltung einen beträchtlichen Teil der Schuld an den Mißerfolgen des ostasiatischen Krieges trage; auch der Stellung der Marineattachees sei mehr Aufmerksamkeit zuzuwenden.

— Organisation. Die geplante Vereinigung des finnländischen Lotsenressorts mit dem russischen Marineministerium, als deren Anlaß die Grundberührung des „Standart" sowie die „Woodburn"-Affäre angegeben werden, hat in Finnland lebhaften Unwillen erregt. Unter anderem wird mit dem Rücktritt aller finnländischen Lotsen gedroht.

— Personal. Am 1. Mai starb in St. Petersburg im 44. Lebensjahre der Kapitän 1. Ranges W. J. Ssemenow, der Verfasser der auch in der deutschen Marine wohlbekannten und hochgeschätzten Werke über den russisch-japanischen Krieg „Die Schlacht bei Tsuschima" und „Rasplata". Der Schluß seines Tagebuches ist unter dem Titel „Unser Lohn" soeben in deutscher Übersetzung erschienen.

Vizeadmiral Lilie ist zum Präses des Technischen Komitees, Kontreadmiral v. Essen zum Chef der aktiven Flotte des Baltischen Meeres, Kontreadmiral Mankowski wurde zum Chef der Baltischen Schiffsabteilung, Kontreadmiral Litwinow zum Chef der Schiffe erster Reserve im Baltischen Meer, Kontreadmiral Russin, der Direktor der Marineakademie und des Kadettenkorps, zum Befehlshaber der Seekadetten-Schulabteilung ernannt worden.

— Die fertige Flotte. Der größere Teil der Lehrabteilungen und der aktiven Seestreitkräfte des Baltischen Meeres aktivierte am 14. Mai; eine frühere Indienststellung, wie sie die günstigen Eisverhältnisse dieses Jahres wohl gestattet hätten, fand also nicht statt.



Österreich-Ungarn. Geschwaderübungen. Zu Anfang Mai fanden bei Lissa Übungen der gesamten in Dienst befindlichen Flotte statt, denen der Marinekommandant Admiral Graf Montecuccoli beiwohnte. Das von der Levantereise zurückkehrende Geschwader mit den Torpedobooten griff das Reservegeschwader an, dem die Unterseebootsflottille zugeteilt war.

Nach einer italienischen Nachricht werden an den im Juli zum Teil bei Lissa stattfindenden Flottenmanövern Schiffe des Österreichischen Lloyd als Hilfskreuzer sowie größere Teile des Heeres teilnehmen.

— Budget. Laut Zeitungsnachrichten sieht der (noch nicht veröffentlichte) Etatsentwurf 1910 34,85 Mill. ℳ für Schiffsneubauten vor; die erste Rate für die 20 000-Tonnenschiffe soll 1911 gefordert werden. Dieselbe Nachricht besagt, daß der Personaletat der Marine erhöht und das Oberkommando von der Verwaltung der Marine getrennt werden soll.

— Neubauten. Es bestätigt sich, daß mit dem Bau zweier der 20 000-Tonnenschiffe auf dem Stabilimento tecnico zu Triest begonnen worden ist. Nach

„Mil. Presse" werden sie die Namen „Kaiser Franz Joseph" und „Tegetthoff" erhalten. Deplacement über 20 000 Tonnen, zwischen 25 000 bis 28 000 PS, Turbinen, Geschwindigkeit über 21 kn. Die Länge der 30,5 cm-Geschütze wird jetzt mit 13,75 m (also etwa L/42) angegeben.

Die Helling für den Bau eines der 20 000-Tonnenschiffe im Seearsenal zu Pola ist fertiggestellt.

Die Danubius-Gesellschaft hat in Bergudi bei Fiume ein Grundstück zur Vergrößerung ihrer dortigen Werft erworben, um große Kriegschiffe bauen zu können. Die Errichtung einer Werft in Portore hat sie aufgegeben.

„Erzherzog Franz Ferdinand" erledigte die Probefahrten schnell hintereinander und hat sie Anfang Mai — 32 Monate nach Kiellegung des Schiffes — beendet. Als Höchstleistung war gefordert: 20,25 kn und 20 000 i PS. Erreicht wurden: 20,5 kn und 20 600 i PS.

„Radetzky" wird im September zur Übernahme bereit sein. Maschinen und Geschütze sind bereits eingebaut.

Betreffs der Bauzeit der „Radetzky"-Klasse liegen folgende Daten vor:

	Kiellegung	Stapellauf	Beendigung der Probefahrten	Beabsichtigte Indienststellung
„Erzherzog Franz Ferdinand"	12. 9. 07	30 9. 08	Anfang 5. 10	1. 7. 10
„Radetzky"	26. 11. 07	3. 7. 09	? 9. 10	1. 10. 10
„Zrinyi"	15. 10. 08	12. 4. 10	?	1. 7. 11

Der kleine Kreuzer „Admiral Spaun" ist nach 30 monatiger Bauzeit jetzt soweit fertig, daß demnächst mit Probefahrten begonnen werden kann. Das Schiff soll an den diesjährigen Manövern nicht teilnehmen und im Herbst ins Reservegeschwader eintreten.

— Ungarische Geschützfabrik. Die Skoda-Werke in Pilsen beabsichtigen, in Gemeinschaft mit zwei ungarischen Stahlwerken, eine „Ungarische Geschützfabrik" in Hunyad (Süd-Ungarn) zu gründen.

— Funkspruchwesen. Die Gründung einer österreichischen Radiotelegraphie-Gesellschaft ist im Gange. Sie beabsichtigt, auf den österreichischen Handelsschiffen dasselbe Funkspruchsystem (Telefunken) einzuführen, wie auf den Kriegschiffen und Küstenstationen.

— Hospitalschiffe. Die österreichische Gesellschaft vom Roten Kreuz hat den Österreichischen Lloyd zur Stellung von zwei als Hospitalschiffe dienenden Dampfern im Kriegsfalle kontraktlich verpflichtet und Material für den Transport von 700 Verwundeten oder Kranken im Garnisonlazarett zu Triest niedergelegt.

— Donau-Flottille. Für die Zeit vom 1. Mai bis 31. August sind die Donaumonitore „Körös" und „Szamos" sowie die Patrouillenboote „c", „d", „g" und „h" in Budapest in Dienst gestellt worden. Die Fahrzeuge befahren unter dem Befehl eines Linienschiffsleutnants die Donau und ihre Hauptnebenflüsse der ganzen Länge nach bis zur Schiffbarkeits- oder Reichsgrenze und machen Übungen zusammen mit Landtruppen.

⚜

Brasilien. Probefahrten. Die bei Armstrong, Whitworth & Co. erbauten Scouts „Bahia" und „Rio Grande do Sul" haben ihre Probefahrten im Dezember 1909 und im Februar 1910 erledigt und die vertraglich vorgeschriebene Höchstleistung (26,5 kn) überschritten. Im einzelnen wurden folgende Ergebnisse erzielt:

	Umdrehungen in der Minute	Geschwindigkeit Knoten	Kohlenverbrauch kg p. PS u. Stunde
„Bahia“:			
Sechs Läufe an der Meile	496,2	27,016	—
24stündige Kohlenmeßfahrt	169,6	10,385	1,467
6stündige Fahrt mit 3/4 Maschinenkraft . .	435,9	etwa 24	0,689
„Rio Grande do Sul“:			
Sechs Läufe an der Meile	507,1	27,412	—
24stündige Kohlenmeßfahrt	175,3	10,710	1,127
6stündige Fahrt mit 3/4 Maschinenkraft . .	446,6	etwa 24	0,801

„Rio Grande do Sul“ erreichte als Höchstleistung bei einem Doppellauf über die gemessene Meile 27,5 kn.

Die Schiffe haben Parsons-Turbinen (drei Wellen mit je einer Schraube) und je zehn Yarrow-Kessel.

Bei dem Anschießen der Geschütze wurden mit einer 12 cm-SK folgende Feuergeschwindigkeiten erreicht: ungezielt fünf Schuß in 26 Sekunden; gezielt (auf eine etwa 1000 m entfernte Scheibe bei 8 bis 9 kn Fahrt fünf Schuß (sämtlich Treffer) in 36 Sekunden.

„Bahia“ ist am 6. April von der brasilianischen Marineverwaltung abgenommen worden und am 16. April vom Tyne nach Rio de Janeiro in See gegangen; „Rio Grande do Sul“ wird in einigen Wochen folgen.

— Stapellauf. Torpedobootzerstörer „Sergipe“ ist als letzter von den zehn in England bestellten Booten am 10. Mai bei Jarrow, Glasgow, vom Stapel gelaufen.



Argentinien. Neubauten. Über die auf zwei deutschen, einer englischen und einer französischen Werft zu erbauenden 12 Torpedobootzerstörer werden durch die argentinische Presse folgende Angaben mitgeteilt (vgl. Januarheft S. 140 und Märzheft S. 385):

Bauwerft	Länge über alles m	Breite m	Tiefgang normal	Depl. für (Probef.)	Geschwindigkeit kn	Depl. bei voller Ausrüstung t	Tiefg. bei voller Ausrüstung	Kohlen t	Heizöl t	PS	Kessel
Germaniawerft	87,4	8,25	2,55	940	32	1120	2,9	250	110	18 000	Schulz
Brosse & Fouché	88,3	8,6	2,7	950	32	1178	3,1	256	82	18 000	White-Forster
Schichau	90,0	9,0	2,3	890	32	1110	2,8	290	50	19—20000	Schulz
Cammell, Laird & Co.	89,3	8,4	2,6	980	32	1175	3,0	225	75	19 750	White-Forster

Die in England zu erbauenden Boote erhalten fünf, die übrigen drei Schornsteine. Die Besatzung wird 110 Köpfe betragen. Die Torpedos (53 cm, System Whitehead) sollen bei 2000 m Laufstrecke eine Geschwindigkeit von 41 kn, bei 5000 m Laufstrecke eine solche von 29 kn haben.

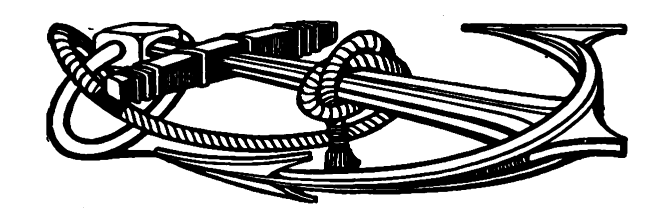
Für die bei der Germaniawerft in Auftrag gegebenen beiden Boote ist am 27. April der Kiel gestreckt worden.

— Jahrhundertfeier. Bei den Festlichkeiten aus Anlaß der Jahrhundertfeier der Unabhängigkeitserklärung, die vom 18. bis 29. Mai in Buenos Aires stattfinden, sind befreundete Nationen durch folgende Schiffe vertreten: Deutschland:

Kleine Kreuzer „Emden“ und „Bremen“; Frankreich: Großer Kreuzer „Guichen“; Italien: Panzerkreuzer „Pisa“ und Kleiner Kreuzer „Etruria“; Österreich-Ungarn: Panzerkreuzer „Karl VI“; Spanien: Linienschiff „Carlos V“; Portugal: Kreuzer „Dom Carlos“; Holland: Kreuzer „Utrecht“; Vereinigte Staaten vou Amerika: Panzerkreuzer „North Carolina“, „Montana“, „South Dakota“, „Tennessee“ und Scout „Chester“; Japan: Panzerkreuzer „Ikoma“; Chile: Panzerkreuzer „O'Higgins“ und „Esmeralda“; Uruguay: Kreuzer „Montevideo“ und Kanonenboot „18 de Julio“.

England, das von der Kapstation die geschützten Kreuzer „Amethyst“ und „Hermes“ und von der Heimat den Panzerkreuzer „Argyll“ geschickt hatte, hat seine Beteiligung infolge der Nationaltrauer zurückgezogen.

Da nur Schiffe mit einem Tiefgang von unter 7,3 m bis nach Buenos Aires hinaufgehen können, müssen die größeren Schiffe in Bahia Blanca oder auf der Reede von La Plata bleiben.



Verschiedenes.

Sportfeste in der Flotte.

Allmählich findet der Sport in der Marine mehr und mehr Eingang. Immer mehr bricht sich die Überzeugung Bahn, daß Sportbetätigung für unsere Schiffsbesatzungen in jeder Beziehung förderlich und erzieherisch wirkt. Es sind auch schon innerhalb der einzelnen Flottenverbände Wettkämpfe veranstaltet worden, und besonders das Schiffsjungenschulschiff „König Wilhelm" bildet seine Zöglinge, unsere künftigen Unteroffiziere, seit einiger Zeit systematisch auch für den Sport heran.

In diesem kurzen Aufsatz will ich daher auf ein direktes Werben für sportliche Betätigung verzichten und nur eine Anleitung geben, welche Arten des Sports sich hauptsächlich zur Ausübung in der Marine und vor allem in der Flotte eignen und auf welche Weise Sportfeste zu arrangieren sind.

Als größtes Hindernis für die Sportausübung in der Flotte führt man immer, und nicht mit Unrecht, an: Mangel an Zeit zum Einüben, Mangel an den nötigen Spielgeräten und den Umstand, daß sich so vieles gerade an Bord nicht einüben läßt und Gelegenheit zum Üben an Land fehlt. Diese drei Punkte will ich darum bei der Wahl der für Wettkämpfe vorzuschlagenden Sportarten berücksichtigen und mich meist mit solchen Sportspielen begnügen, die wenig Gerätschaften erfordern, sich auch an Bord einüben lassen und dazu nicht viel Zeit erfordern.

Ohne besondere Schwierigkeiten können auf einem Sportfest, das z. B. ein Linienschiffsgeschwader oder ein Verband von Aufklärungsschiffen veranstaltet, folgende Turn- und Sportübungen gezeigt werden:

1. Reckturnen,	6. Ringen,	11. Schlagball,
2. Barrenturnen,	7. Keulenschwingen,	12. Barlauf,
3. Weithochsprung,	8. Wurfleinenwerfen,	13. Stafettenlauf,
4. Stabspringen,	9. Fußball,	14. Hindernislauf,
5. Gewichtstemmen,	10. Schleuderball,	15. Tauziehen.

Wenn man bedenkt, wie viele Leute von der seemännischen und technischen Besatzung eines Schiffes diese Übungen schon kennen, so ist wohl einleuchtend, daß jedes größere Schiff ohne Schwierigkeiten von den genannten Gruppen je eine stellen kann, und zwar mit folgender Besetzung:

Reckturnen	etwa 10	Mann	Wurfleinenwerfen .	etwa 6	Mann
Barrenturnen . . .	„ 10	„	Fußball	„ 22	„
Weithochsprung . .	„ 10	„	Schleuderball . . .	„ 20	„
Stabsprung . . .	„ 10	„	Schlagball	„ 24	„
Gewichtstemmen . .	„ 5	„	Barlauf	„ 20	„
Ringen	„ 6	„	Stafettenlauf . . .	„ 10	„
Keulenschwingen . .	„ 20	„	Hindernislauf . .	„ 4	„

Zusammen . . . . 177 Mann,
also rund 180 Mann, und von diesen 180 Mann allein 60 zum Tauziehen.

Der Gang eines Sportfestes innerhalb eines Geschwaders wäre im großen ganzen nun folgender: Jedes Schiff bildet von den oben angeführten Gruppen eine aus; Ausfall einer oder der anderen Gruppe eines Schiffes aus irgendeinem Grunde spielt keine Rolle. Jedes Schiff meldet an die Leitung seine Gruppen mit Besetzung. Die Leitung faßt die Meldungen zusammen, bildet hier größere Gruppen, lost da die ganzen Spiele nach den Wettspielregeln zum Wettkampf aus und bestimmt die Schiedsrichter für jede Sportgattung.

Von den 8 Reckgruppen zu je 10 Mann z. B. würden 4 Recks mit je 20 Mann besetzt werden, für jedes Reck wird ein Schiedsrichter ernannt. Die 4 besten Turner jedes Recks würden dann zum Schluß des Festes in den engeren Wettbewerb treten. Dasselbe gilt beim Barren, Weithochsprung und Stabsprung, auch beim Gewichtstemmen und Wurfleinenwerfen mit entsprechender Zahlenänderung. Für den Ringkampf werden die 48 Gegner ausgelost und 4 Paare ringen immer zu gleicher Zeit, die 24 Sieger werden wieder ausgelost und ringen miteinander und so fort, bis zum Schluß 3 Sieger übrigbleiben.

Für Fußball, Schleuderball, Schlagball und Barlauf stellt jedes Schiff natürlich nur seine erste Mannschaft, also die Hälfte eines Spieles. Es wären somit von jeder dieser 4 Gattungen 4 ganze Spiele vorhanden. Die siegenden Mannschaften dieser zugleich auftretenden 4 Spiele spielen gegeneinander weiter so lange, bis eine Mannschaft endgültig Sieger bleibt.

Die 8 Stafettenlaufmannschaften werden geteilt, so daß die Stafetten von 4 Schiffen jedesmal zusammen laufen, und nachher die beiden siegenden.

Beim Hindernislauf läuft die Mannschaft jedes Schiffes zuerst unter sich, die 8 Sieger dann noch zweimal zu je 4 miteinander, und die beiden Endsieger noch einmal zusammen.

Beim Keulenschwingen würde jedes Schiff eine Gruppe vorführen, die exakteste und schwerste den Preis erhalten; und schließlich beim Tauziehen kämpft nach Verlosung wieder Schiff gegen Schiff an zwei Stellen gleichzeitig und dann Sieger gegen Sieger.

Man hätte bei einer derartigen Anordnung zu gleicher Zeit höchstens folgende Wettkampfgruppen:

4 Recks,	2 Wurfleinenwurfgruppen,	4 Barlaufgruppen,
4 Barren,	4 Ringgruppen,	4 Stafettenlaufgruppen,
4 Sprunggruppen,	4 Fußballgruppen,	1 Hindernislaufgruppe,
4 Stabspringgruppen,	4 Schleuderballgruppen,	2 Tauziehgruppen,
2 Gewichtstemmgruppen,	4 Schlagballgruppen,	1 Keulenschwinggruppe.

Dies läßt sich bequem auf dem Kieler Sportplatz zu gleicher Zeit darstellen. S. M. S. „König Wilhelm" hat ein solches Fest in viel größerem Umfang im vorigen Sommer ohne Schwierigkeiten durchgeführt.

Nun zu den einzelnen Übungen:

Reck- und Barrenturnen werden auf jedem Kaisersgeburtstagsfest vorgeführt, bieten also keine Schwierigkeiten.

Weithochsprung kann an Bord in der Freizeit geübt werden, Geräte sind vorhanden.

Stabspringen läßt sich nach gemachten Erfahrungen leicht an Bord üben; zwei aufeinandergelegte Kokossprungmatten sichern absolut das feste Einsetzen der Stäbe und ersetzen völlig den Kiesboden. Für die Mannschaft eines Schiffes genügt die Beschaffung von 2 Eschenstäben zu je 4 ℳ oder eines Aluminiumstabes zu 16 ℳ (von Steidel in Berlin).

Der Ringkampf ist bei Matrosen und Heizern stets ein beliebter Sport und bedarf zur Ausübung nur der Anregung; das Wurfleinenwerfen gehört zum „Handwerk"; das Keulenschwingen wird schon an Bord vielfach geübt, und Keulen sind bereits im Bestand vieler Schiffe vorhanden; das Tauziehen bildet bei Mannschaftsausflügen usw. stets eine besonders beliebte Vergnügung; der Fußballsport ist schon überall in Blüte; Schleuderball und Barlauf kennen viele der Leute aus ihrer Schul- oder Lehrlingszeit, und zum Stafetten- und Hindernislauf bedarf es nur einer mehrmaligen Übung an Land und einiger Vorübung an Bord durch Dauerlauf.

Ein sehr interessantes und überaus anregendes, förderliches Spiel ist der deutsche Schlagball. Wenn man näher zusieht, findet man unter jeder Schiffsbesatzung eine Menge Leute, die dieses Spiel aus ihrer Jugend kennen und sehr gern spielen.

Allerdings kann es nur an Land geübt werden, aber mit einigermaßen vorgebildeten Leuten ist es eine Kleinigkeit, dies Spiel zu bis einer gewissen Vollendung einzuüben. Man möge es nicht unterschätzen, es ist kein Knabenspiel, sondern ein vollwertiges deutsches Sportspiel, das dem Körper und Geist förderlich ist. Beschaffung von Spielgerät bedeutet nur den Kauf von etwa 4 Schlagbällen und 4 Schlaghölzern, eine Ausgabe von rund 10 *M*.

Wenn man wirklich mit gutem Willen an alle diese Spiele herangeht, so wird man sehen, daß die Schwierigkeit der Ausübung in der Tat nicht groß ist.

Zur Belehrung und Anregung empfehle ich einige Bücher, die in klarer, jedem verständlicher Weise die Sportspiele erläutern. Es sind dies: „Anleitung zu Wettkämpfen, Spielen und turnerischen Vorführungen" (Verlag von Teubner, Berlin und Leipzig), „Turnspiele" von Kohlrausch und Marten (Verlag von Karl Meyer), ferner „Fußballregeln des deutschen Fußballbundes" (erhältlich bei Steidel in Berlin).

Zum Schluß seien noch einige Ratschläge für größere Sportfeste gegeben:

I. Anzug der Mannschaften: Segeltuchschuhe, Arbeitszeug, Exerzierkragen.

II. Einrichtung des Sportplatzes:

1. Mehrere einfache Leinwandzelte — aus Latten und Leinwand hergestellte Karrees zum Ablegen der Kleidung usw.
2. Abstecken der einzelnen Spielfelder durch Fähnchen. (Ausrangierte Besenstiele mit Flaggtuchläppchen von verschiedener Farbe.)
3. Bezeichnung der Spielfelder durch Papptafeln mit Aufschrift.
4. Bezeichnung von Sammelplätzen für Spieler, die noch nicht an der Reihe oder schon fertig sind.

III. Allgemeines:

1. Unterscheidung der Parteien durch Tragen oder Nichttragen von Exerzierkragen.
2. Beaufsichtigung jeder Gruppe durch 1 bis 2 Unteroffiziere.
3. An- und Abrücken der Gruppen nur geschlossen im Laufschritt unter Führung.

So vorbereitet kann ein derartiges großes Fest ein vollständiges Bild lebhaftesten Sports bieten unter Wahrung der militärischen Ordnung.

Zur Begründung der Dienlichkeit der Sportpflege auch in militärischer Hinsicht sei nochmals darauf hingewiesen, daß die sportliche Betätigung ein wichtiges Erziehungsmittel und förderlich in körperlicher, geistiger und moralischer Beziehung ist.

Der Sporttreibende wird geschickt, gelenkig, kräftig, ausdauernd, er erwirbt sich Entschlossenheit, scharfen Blick, schnelle Auffassung, sein Mut und sein Selbstbewußtsein heben sich, sein Korpsgeist wird geweckt; und — last not least, der Sport hält den Mann von vielem ab, was ihm unzuträglich ist. Außerdem erzieht der Sport den Mann zum Gentleman, indem er ihn sich freiwillig unterordnen lehrt unter die Gemeinsamkeit und ihm zeigt, daß die Spielart des Gentleman sich besser bewährt als die des Rohen.

Ein in dem Sinne der obigen Abhandlung geleitetes Sportfest würde zwar zunächst nicht nur die Leistungen zeigen, die der Mann in seiner Marinelaufbahn erreicht hat, sondern der Erfolg würde auch auf früher Gelerntes zurückzuführen sein, aber man bedenke, daß der Sport vorläufig bei uns noch im ersten Aufblühen ist,

und daß vielfach erst das Interesse dafür geweckt werden muß; dazu soll man ruhig erst einmal alte Erinnerungen wachrufen, das in Schule und Lehrzeit Gelernte als Grundlage mit annehmen und darauf Sportfeste aufbauen, die ihrerseits viel dazu beitragen, das Interesse am Sport und den Wetteifer anzuregen. **Rz.**



Verbandsportfeste in der Hochseeflotte.

Die Abhandlung bezweckt, einen kurzen Überblick zu geben, wie innerhalb der Hochseeflotte der Sport durch Veranstaltung von Sportfesten gefördert und der Ehrgeiz der Besatzungen im körperlichen Wettkampf angestachelt wird. Ferner wird auf einige Punkte aufmerksam gemacht, die vielleicht für die Weiterentwicklung des Sports innerhalb der Flotte von Wert sein können.

Bahnbrechend für die Entwicklung des Sports innerhalb der Flotte war das Sportfest, das die Aufklärungsschiffe im Sommer 1908 veranstalteten. Den Schiffsbesatzungen wurde hier zum erstenmal Gelegenheit gegeben, einander in sportlichen Kämpfen gegenüberzutreten. Jedermann setzte seinen ganzen Ehrgeiz ein, um die Farben seines Schiffes würdig zu vertreten. Der Befehlshaber der Aufklärungsschiffe, Vizeadmiral von Heeringen, hatte einen Ehrenschild gestiftet, den das Schiff erhalten sollte, dessen Fußballmannschaft drei Jahre hintereinander den Sieg davontrüge. Die Folge war ein ungeahnter Aufschwung des Fußballsports. Bei allen Besatzungen wurde mit einem wahren Feuereifer gearbeitet, jeder einzelne Spieler machte sich zur Pflicht, seine ganzen Kräfte einzusetzen, um den Schild an Bord zu bekommen. Nach heißem Ringen konnte die sportfreudige „Danzig" den Ehrenschild heimtragen. Ein wohlverdienter Lohn für großartige, unermüdliche Arbeit.

Dem vorbildlichen Beispiel der Kreuzer folgte noch in demselben Jahre das II. Geschwader. Im Sommer 1909 veranstalteten sämtliche Verbände ihre Sportfeste. — Mit vollem Erfolge!

Im vorigen Jahre stiftete Seine Königliche Hoheit Prinz Heinrich von Preußen für die beste Fußballmannschaft der Hochseeflotte einen Wanderpreis, den Deutschland-Schild. Die besten Mannschaften der einzelnen Verbände („Wittelsbach" vom I. Geschwader, „Schleswig-Holstein" vom II. Geschwader und „Yorck" vom Verbande der Aufklärungsschiffe) traten zum Entscheidungskampfe an. Nach langen interessanten Kämpfen wurde die „Wittelsbach" endgültiger Sieger. „Wittelsbach" muß nun in diesem Jahre die Trophäe, auf die jeder Mann der Besatzung stolz ist, verteidigen, da der Deutschland-Schild erst nach dreimaligem Sieg in den Besitz des Schiffes übergeht. Jedem Mann der „Wittelsbach" wird das Herz höher schlagen, wenn er seine Mannschaft in den Verteidigungskampf ziehen sieht. Jeder erwartet bestimmt, daß der Schild ein zweites Jahr an Bord bleibt.

Da das Entscheidungsspiel um den Deutschland-Schild in der Regel nicht an dem Tage eines Verbandssportfestes stattfinden kann, so mußte dafür Sorge getragen werden, daß die Entscheidung nicht in aller Stille fällt. Für die gesammte Flotte muß dieser Tag ein Hauptereignis sein. Möglichst vielen Leuten, zum mindesten aber den Fußballmannschaften und den Besatzungen der für die Entscheidung in Betracht kommenden Schiffe, mußte Gelegenheit gegeben werden, dem Endkampfe beizuwohnen. Denn unsere Leute begeistern sich nur für eine Sache, die sie selbst

sehen. Es läßt sie ziemlich kalt, wenn ihnen bei der Musterung neben anderen Bekanntmachungen das Resultat des Endkampfes vorgelesen wird.

Nun einige Bemerkungen zum eigentlichen Sportfest. Eine Sportkommission, deren Präses und Mitglieder kommandiert werden, hat die Vorbereitung zu leiten und am Tage selbst für die Durchführung des Programms Sorge zu tragen. — Wirklich keine leichte Arbeit.

Es läge vielleicht im Interesse der ganzen Veranstaltung, durch Umfragen Offiziere zu suchen, die freiwillig diese manchmal recht schwierigen und zeitraubenden Ämter übernehmen. Da die Offiziere der Sportkommission für den Verlauf des Festes von großer, ja zum Teil von ausschlaggebender Bedeutung sind, so ist es dringend erforderlich, daß die Herren auch wirklich Verständnis und Interesse für den Sport besitzen. Dasselbe gilt für die Auswahl der Schiedsrichter. Die Sportfreudigkeit der Leute wird entschieden gehoben, wenn sie sehen, daß sie von Offizieren beurteilt werden, die auch wirklich etwas von der Sache verstehen. Vor allem trifft das beim Fußballspiel zu. Mehrere falsche Entscheidungen der Schiedsrichter erregen Mißmut und Unzufriedenheit. Die Leute lassen sich gehen, das Spiel wird unschön und unsportlich. Unter den jungen Offizieren werden sich genügend Herren finden, die das Schiedsrichteramt gut versehen können. Es muß nach Möglichkeit vermieden werden, Unteroffiziere zu verwenden. Der Unteroffizier hat von der Spielmannschaft, die sich aus Unteroffizieren und Mannschaften zusammensetzt, nicht den genügenden Abstand. Ein Offizier muß unbedingt als Oberschiedsrichter zur Stelle sein, um unliebsame Zwischenfälle zu vermeiden.

Unsere Leute sind noch nicht genügend sporterzogen, um das Urteil eines Schiedsrichters aus ihrer Mitte bedingungslos anzuerkennen.

Bei einem Sportfest werden ungefähr folgende Wettbewerbe in Frage kommen: Reck, Barren, Hoch- und Weitsprung, Wettlaufen, Hindernislaufen, Stafettenlauf, Sacklaufen, Ringen, Tauziehen und Fußball.

Für eine gute und sportliche Durchführung der Wettkämpfe ist es durchaus erforderlich, daß nach bestimmten Regeln, die schriftlich niederzulegen sind, verfahren wird. Jeder Reckturner wüßte dann zum Beispiel genau, welche Übungen von ihm verlangt werden, und er kann sich entsprechend vorbereiten. Störende Fragen und Erkundigungen der Turner und Schiedsrichter, manche unnötige Proteste würden vermieden werden. Jedes Sportfest würde programmäßig verlaufen.

Beim Hoch- und Weitsprung muß meiner Ansicht nach mit Brett gesprungen werden, da man sich an Bord nur auf ein Springen mit Brett trainieren kann. Das Springen ohne Brett gibt ein völlig falsches Bild von den Leistungen unserer Leute. Zum Beweis folgendes Beispiel: Beim Kreuzersportfest 1909 sprang der Sieger im Hochsprung 1,40 m (nicht einmal glatt); derselbe Springer machte tadellose Sprünge mit Brett von 1,75 m und 1,80 m Höhe.

Zum Fußballspiel wäre noch zu bemerken, daß auf alle Fälle zwei Spiele von je 45 Minuten Dauer gespielt werden. Eine Verkürzung der Spielzeit ist aus sportlichen Gründen nicht ratsam.

Bei der Auswahl der einzelnen Wettbewerbe wäre von dem Gesichtspunkte auszugehen, daß nur solche sportlichen Zweige genommen werden, die an Bord betrieben werden können. Steinstoßen, Stabhochsprung, Springen ohne Sprungbrett müßte zum Beispiel an Land geübt werden. Der Dienstbetrieb der Schiffe gestattet es aber nur unter Umständen, daß außer den Fußballspielern noch eine große Anzahl anderer Leute zum Training an Land geschickt wird. Es wäre sehr wünschenswert, wenn Sonntagsmorgen die Leute der Freiwache, die Lust haben, sich sportlich zu betätigen,

zum Sportplatz Holtenau gebracht würden. So würde sich genügend Gelegenheit bieten, Stafetten-, Sack- und Hindernislaufen zu üben. Außerdem würde vermieden werden, daß die Besatzung auf die Fußballmannschaft, die bei jeder möglichen Gelegenheit an Land gehen kann, neidisch wird oder sich in sportlicher Beziehung zurückgesetzt fühlt.

Zum Schluß soll der Hoffnung Ausdruck gegeben werden, daß der Sport innerhalb der Flotte immer mehr Freunde und Anhänger finden möge. Die vielen Schwierigkeiten und Hindernisse, die sich ihm auf einem Schiffe der Flotte entgegenstellen, sind nicht zu verkennen; ihre Überwindung ist ein Produkt aus Sportinteresse auf Seite der Vorgesetzten und Sportfreudigkeit auf Seite der Mannschaften. Ad.



Die internationale Verbreitung der Funkentelegraphensysteme.

Von Ober-Postpraktikant H. Thurn.

Die nachstehende Übersicht zeigt uns die internationale Verbreitung der verschiedenen Funkentelegraphensysteme und die Verteilung sämtlicher Systeme auf die einzelnen Staaten; die Angaben stützen sich auf das vom »Bureau International de l'Union Télégraphique« herausgegebene amtliche Verzeichnis (Nomenclature officielle des Stations Radiotélégraphiques publiée par le Bureau International de l'Union Télégraphique, Berne, Août 1909) sowie auf die bis zum 15. März 1910 erschienenen Nachträge.

Natürlich gibt die Zusammenstellung kein getreues Bild von der internationalen Verbreitung der einzelnen Systeme, da ja nach dem Internationalen Funkentelegrapenvertrage nicht sämtliche Stationen dem Internationalen Telegraphenbureau mitgeteilt zu werden brauchen, z. B. Militärstationen usw. Außerdem hat eine Reihe von Ländern, so in erster Linie die Vereinigten Staaten von Amerika, dem Bureau bisher noch keine amtlichen Angaben über Funkentelegraphenstationen gemacht. Man schätzt heute die Gesamtzahl sämtlicher Funkentelegraphenstationen auf etwa 1800, von denen allein fast 800 sich deutscher Einrichtungen bedienen. So hatte bis Juni 1909 die deutsche „Gesellschaft für drahtlose Telegraphie" (System Telefunken) allein 737 betriebsfertige Stationen geliefert, und zwar: 196 feste Landstationen, 410 Stationen für Kriegschiffe, 31 für Handelsschiffe, 63 fahrbare und 37 tragbare Militärstationen. Von diesen Stationen sind insgesamt nur 327 Stationen im amtlichen Verzeichnis aufgeführt.



Name des Landes	Name der Systeme																				
	Telefunken			Marconi			Rochefort			De Forest			Lodge-Muirhead			Teishinsho			Unbekannte oder verschiedene Systeme		
	Küstenstationen	Bordstationen		Küstenstationen	Bordstationen		Küstenstationen	Bordstationen		Küstenstationen	Bordstationen		Küstenstationen	Bordstationen		Küstenstationen	Bordstationen		Küstenstationen	Bordstationen	
		Kriegschiffe	Handelsschiffe		Kriegschiffe	Handelsschiffe		Kriegschiffe	Handelsschiffe		Kriegschiffe	Handelsschiffe		Kriegschiffe	Handelsschiffe		Kriegschiffe	Handelsschiffe		Kriegschiffe	Handelsschiffe
Deutschland	16	193	27	—	—	35	—	—	—	1	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Österreich	3	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Belgien	—	—	—	1	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brasilien	3	7	—	5	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Chile	—	—	—	3	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dänemark	7	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankreich *)	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	140	10
Spanien	—	5	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gibraltar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Großbritannien	—	—	—	17	—	92	1	—	—	3	—	10	2	—	10	—	—	—	—	176	—
Westindien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	1	—	—
Britisch-Indien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Italien	—	—	—	23	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Japan	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	12	—	—	—
Malta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Mexiko	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norwegen	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	12	—
Niederlande	1	15	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	6
Rumänien	1	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rußland	6	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	3	—	—
Schweden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27	—
Uruguay	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Insgesamt	44	250	33	54	15	164	4	—	—	9	—	23	5	—	10	5	—	12	27	355	16

1026 Stationen.

*) Die französischen Kriegschiffe sind mit einem besonderen System der französischen Kriegsmarine ausgerüstet und haben nach den amtlichen Angaben eine normale Reichweite von 700 km bei Tage und 2000 km des Nachts. Die Handelsdampfer sind mit Ausnahme des Dampfers „Corte", der das System der »Compagnie française de télégraphie sans fil« führt, alle nach dem System der »Compagnie Générale radiotélégraphique« (Carpentier, Gaiffe, Rochefort) ausgerüstet. Reichweite 500 km.

Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

Von einer eingehenden Besprechung der nachstehenden uns zugegangenen Bücher müssen wir wegen Raummangels Abstand nehmen; wir beschränken uns daher auf die kurze Erwähnung:

Rangliste der Kaiserlich Deutschen Marine für das Jahr 1910. — Berlin, E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Preis 2,50 *M*, gebunden 3,25 *M*.

Rangliste der Königlich Preußischen Armee und des XIII. (Königlich Württembergischen) Armeekorps für 1910. — Berlin, E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Preis 7,50 *M*, gebunden 9 *M*.

Krafft: **Die Aufgaben der Aufnahmeprüfung 1910 für die Kriegsakademie.** — Berlin, E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Preis 1,50 *M*.

Das neue Reichs-Besoldungsgesetz vom 15. Juli 1909 mit den Besoldungsordnungen für Reichsbeamte, Gesandtschaftspersonal, Offiziere und Unteroffiziere. — Berlin S, Dresdener Straße 80, L. Schwarz & Comp. — Preis 1 *M*.

Die neuen Militärpensionsgesetze für das Reichsheer, die Kaiserliche Marine und die Kaiserlichen Schutztruppen. — Berlin S, L. Schwarz & Comp. — Preis 0,80 *M*.

v. Byern: **Schieß- und Gefechtsdienst des Infanteristen und Kavalleristen.** — Berlin 1910. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Preis 0,75 *M*.

Neue Preußische Jagdordnung. — Berlin S, L. Schwarz & Comp. — Preis 1 *M*.

Graf Richard v. Pfeil und Klein-Ellguth, Generalmajor z. D.: **Japan über seine See-Erfolge.** Bilder aus dem russisch-japanischen Seekriege auf Grund des japanischen Admiralstabswerkes. — Berlin 1910. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — 1,25 *M*.

Nachdem die Japaner über ihre Tätigkeit im Kriege gegen Rußland so lange geschwiegen haben, ist jetzt endlich vom japanischen Admiralstab der amtliche Bericht über diesen Feldzug der Öffentlichkeit übergeben worden. Eine vollständige Übersetzung dieses Werkes, auf Veranlassung der „Marine-Rundschau" bearbeitet, ist demnächst zu erwarten. In dem vorstehend bezeichneten Heft gibt Graf v. Pfeil nach einer russischen Übersetzung einen Überblick, der bis zu dem Ausfall am 10. August und der damit besiegelten völligen Lahmlegung der Port Arthur-Flotte reicht. Das Interessanteste an diesem Buche ist wohl jedenfalls die Feststellung, daß die Japaner gegenüber einem weniger energielosen und seemännisch so gering zu bewertenden Feinde wie die Russen wohl kaum so leichtes Spiel gehabt hätten. Bei aller Bravour der Offiziere und Mannschaften versagte die taktische Ausbildung vielfach, und manches Ereignis, das nach außen hin als voller Erfolg erschien, erweist sich nach dem ehrlichen Zugeständnis des Admiralstabswerkes als in wesentlichen Beziehungen mißglückt und erheblich hinter dem Ziel zurückbleibend, das beabsichtigt war. Abgesehen davon zeigt uns das Heft den Krieg in allen seinen Schrecken, ganz besonders den japanischen Fanatismus, der die Mannschaft der auf Strand gelaufenen Rettungsboote von den

Sperrdampfern dazu antrieb, sich lieber gegenseitig die Köpfe herunterzusäbeln, als daß sie in russische Gefangenschaft fielen. Wenn der Seeoffizier auch gewiß die vollständige Übersetzung des Werkes abwartet, so wird doch auch schon dieser Auszug des allgemeinsten Interesses sicher sein.

v. Löbells Jahresberichte über das Heer- und Kriegswesen. Herausgegeben von v. Frobel, Generalmajor a. D. XXXVI. Jahrgang, 1908. Mit 7 Skizzen im Text und 8 Abbildungen auf 2 Bildertafeln. — E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 11,50 *M*, gebunden 13 *M*.

Den gegenwärtigen Jahrgang der v. Löbellschen Berichte hat ihr bisheriger Bearbeiter, der durch den Tod abberufene Generalleutnant v. Pelet-Narbonne, nur noch vorbereitet. Der neue Band schließt sich seinen Vorgängern nach Inhalt und Anlage an, er bringt also Jahresberichte über die Entwicklung der verschiedenen Armeen in bezug auf Gliederung, Organisation, Ausbildung und Verwaltung; daran schließen sich gewohnterweise die Berichte über die einzelnen Zweige der Kriegswissenschaften, ein auch die Seekriegsgeschichte umfassender Literaturnachweis und endlich die Beiträge zur militärischen Geschichte, für die das Jahr 1909 nur die Kämpfe der Spanier in Marokko gebracht hat. Die letzten 11 Seiten des Textes umfaßt die militärische Totenschau, die die bedeutenderen Offiziere aller in dem Bande behandelten Armeen in sich schließt. Wie schon bei früheren Besprechungen — siehe zuletzt „Marine-Rundschau", 1909, S. 627 — erwähnt, lassen die Jahresberichte die Angelegenheiten der Marine gänzlich unberührt, sie bilden aber ein um so vollständigeres Nachschlagebuch für die Armeeverhältnisse. Auf einen leicht abzustellenden Mangel dürfen wir hinweisen: Bei den Heeresbudgets ist nicht überall die Jahreszahl angegeben, auf welche sich die mitgeteilten Ziffern beziehen — z. B. bei Österreich und Schweden. Es wäre erwünscht, diese Angabe nicht fehlen zu lassen, da nach den benannten Jahreszahlen sowohl 1909 wie 1910 in Berücksichtigung kommen können.

L'Esprit de la guerre navale. Von Fregattenkapitän René Daveluy. — Paris, Berger-Levrault & Cie. — Drei Bände. Preis 4 fr., 2,50 fr. und 5 fr.

Unter dem obigen zusammenfassenden Titel hat der bekannte Verfasser drei Bände herausgegeben, von denen die beiden ersten den Lesern der „Marine-Rundschau" schon bekannt sind. Es handelt sich hier um die erweiterte Neuauflage der »Etude sur le combat navale« und der »Etude sur la stratégie navale«, die in dieser Zeitschrift (Oktoberheft 1903, S. 1159, und August/Septemberheft 1905, S. 1102) eingehend besprochen und auf ihre Veranlassung ins Deutsche übersetzt worden sind. Der erste Band hat bei dem Neudruck den Titel »La Stratégie«, der zweite den Titel »La Tactique«; der dritte Band, »L'Organisation des Forces, bringt das Werk zum Abschluß. Auf seinen Inhalt wird noch näher zurückzukommen sein.

Graf v. Haeseler, General-Feldmarschall: **Zehn Jahre im Stabe des Prinzen Friedrich Karl.** — Berlin, E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hochbuchhandlung. — Preis 5 *M*, gebunden 6,50 *M*.

Die Ereignisse, von denen Graf v. Haeseler in dem bisher vorliegenden ersten Bande seiner Erinnerungen berichtet — Düppel und Alsen — liegen fast 50 Jahre hinter uns, sie sind überholt durch größere Geschehnisse und die Anschauungen der mit so ganz anderen Maßstäben messenden Gegenwart. Gleichwohl bieten sie noch heute hohes Interesse, vor allem durch die im Mittelpunkt stehende Persönlichkeit des Prinzen Friedrich Karl, der in allen Dingen so weit über die damals populärste Gestalt des Generals v. Wrangel hinausreicht. Die Angehörigen der Marine wird es vor allem interessieren, welche großen Hoffnungen man damals auf die Mitwirkung

der Flotte für den Übergang nach Alsen setzte, der der förmlichen Belagerung der Düppeler Schanzen vorausgehen sollte. Die Flotte mußte leider trotz des Feuereifers ihres prinzlichen Oberbefehlshabers noch versagen, und darin liegt wohl der wichtigste Unterschied gegen heute, wo ein Krieg wie der von 1864 allein infolge des Vorhandenseins der Flotte überhaupt nicht mehr in Frage käme. Wer den ersten Band der v. Haeselerschen Erinnerungen gelesen hat, wird dem folgenden mit Spannung entgegensehen.

Der russisch-japanische Krieg 1904/1905. Von Breit, Oberstleutnant im K. und K. Generalstabskorps. Erster Teil: Vom Ausbruch des Krieges bis zum Übergang der Japaner über den Yalu. — Wien 1910. Seidel & Sohn. — 12 *M*.

Das umfangreich angelegte Werk beruht hauptsächlich auf den bisherigen Veröffentlichungen des deutschen und österreichischen Generalstabes sowie auf sonstigem bekannten Material, das gründlich zu einer zusammenhängenden klaren Darstellung verarbeitet ist. An die Darstellung der einzelnen Abschnitte werden sehr lesenswerte kritische Betrachtungen geknüpft. Die beigegebenen Karten sind vortrefflich. Inwieweit die demnächst zu erwartenden Veröffentlichungen des russischen Generalstabes, die Oberstleutnant Frhr. v. Tettau übersetzen wird, Ergänzungen oder Änderungen bedingen werden, muß dahingestellt bleiben.

Naval Wars in the Baltic. By R. C. Anderson, Sub-Lieutn. R. N. V. R. — London 1910. C. Gilbert Wood. — Preis 15 s.

»Naval Wars in the Baltic« umfaßt die Periode der Segelschiffe 1522 bis 1850 und endet interessant genug mit dem Gefecht von Eckernförde, wo „Christian VIII" und „Gefion" den Batterien der Schleswig-Holsteiner unterlagen. Der Schlußabsatz erwähnt noch das Jahr 1864 und der letzte Satz lautet, daß weder die schwedische noch die russische Marine heute mehr verglichen werden können »with the German, which is now the second fleet in Europe«. Leutnant Anderson gibt nicht im Sinne von Vizeadmiral Kirchhoff oder Kapitän Mahan eine Exegese der Ereignisse, sondern beschränkt sich auf eine chronistische Aneinanderreihung. Das ist in gewissem Sinne ein Vorzug, denn wer Mahan studiert hat, weiß, daß es bei seiner Methode nicht immer ganz leicht ist, die Reihenfolge der Tatsachen zu erkennen, die für ihn, der daraus Folgerungen ableitet, nicht die Hauptsache sind. In seiner Schilderung ist Leutnant Andersons Buch außerordentlich vollständig, denn sein Text allein umfaßt 352 Seiten. Daran schließt sich eine Reihe von Anhängen: die Namen der in der langen Reihe von Kämpfen verlorenen Schiffe — allein 24 Seiten —, sodann eine Bibliographie, Werke in allen in Betracht kommenden Sprachen umfassend, ferner ein Verzeichnis aller beschriebenen Gefechte, die Namen der Offiziere und endlich eine Liste sämtlicher Schiffe, deren in dem Buche Erwähnung geschieht. Aus der vorstehenden Inhaltsangabe dürfte hervorgehen, daß der Verfasser ein sehr eingehendes Nachschlagebuch geliefert hat.

Die Feuerprobe der russischen Armee. Tagebuchblätter aus dem Hauptquartier des 17. Armeekorps, niedergeschrieben im Kriege 1904/1905. Von Richard Ullrich, Oberleutnant der Landwehr. Mit 29 Abbildungen und 8 Kartenskizzen im Text. Mit Geleitwort von Oberst Balck. — Verlag R. Eisenschmidt, Berlin NW7. — Geh. 6 *M*, gebd. 7,25 *M*.

Der Verfasser ist mit russischen Armeeverhältnissen seit langem genau bekannt. Im Jahre 1904, als er noch in der preußischen Armee aktiv war, besprachen wir eine ganze Reihe von ihm stammender Übersetzungen der Werke des Obersten Wereschtschagin, der über die Kämpfe der Russen gegen die Chinesen geschrieben hatte, und nahmen

in diesem knappen Rahmen Gelegenheit, auf die dem russischen Soldaten innewohnende Tüchtigkeit im Ertragen von Strapazen und gewaltigen Marschleistungen hinzuweisen. Am russisch-japanischen Feldzug hat der Verfasser, der inzwischen invalide geworden ist, in der nächsten Umgebung eines hochgestellten russischen Generals teilgenommen; er fand hier Gelegenheit, in den vordersten Reihen, bei Erkundungsritten und weiterhin mitten in dem fluchtähnlichen Rückzug und der grenzenlosen Verwirrung der Bahntransporte tiefe Einblicke in das Wesen der russischen Armee und die Ursachen ihres Zusammenbruches zu tun. Wohl betätigte der Soldat noch immer die ihn auszeichnenden passiven Eigenschaften, da aber die Führung bis herunter zum Leutnant kläglich versagte und der Soldat ohne Ansporn und Leitung jeglicher Initiative ermangelt, so konnte nichts anderes eintreten, als die schmählichste Deroute, die durch die verbrecherische Sorglosigkeit der Verwaltung die beklagenswertesten Folgen nach sich zog. Wo, wie beim Korps des Generals v. Rennenkampf, der Führer seine Pflicht erfüllte, war auch der Kosak auf seinem Posten, und gern bezeugt der Verfasser die so sehr viel besseren Eindrücke, die er hier gewonnen hat. Sein Buch ist für den Offizier, aber auch für jeden andern, der sich ein Urteil über russische Verhältnisse bilden will, außerordentlich lesenswert.

„Aus Natur und Geisteswelt“. B. G. Teubner, Leipzig. Band 285: **Drähte und Kabel; ihre Anfertigung und Anwendung in der Elektrotechnik.** Von H. Brick, Telegrapheninspektor.

Der Verfasser behandelt bis einschließlich zum Auslegen der Kabel die technische Seite des Gegenstandes, den Hauptmann Röper — siehe Märzheft, S. 413 — auch wirtschaftlich erörtert hatte. Insofern ist er, insbesondere auch durch die dem Text beigegebenen Figuren und Abbildungen, in gewissem Sinne ausführlicher und in der Lage, mehr auf Einzelheiten einzugehen. Wir glauben, daß gerade dieses Bändchen der oben genannten Sammlung zur Einfügung in die Mannschaftsbüchereien besonders geeignet und dem an der Frage interessierten Leserkreis hochwillkommen sein wird.

Band 55: **Wind und Wetter.** Von Prof. Dr. Leonhard Weber. 2. Auflage.

Das aus einer Reihe von Vorträgen hervorgegangene, mit instruktiven Abbildungen reichlich ausgestattete Bändchen behandelt die gesamte Wetterlehre einschließlich des zur Beobachtung notwendigen Instrumentariums. Auch hier dürfte ein Gegenstand vorliegen, der das Interesse der Mannschaften wachzurufen geeignet ist.

R. Nimführ: **Die Luftschiffahrt, ihre wissenschaftlichen Grundlagen und technische Entwicklung.** 2. Auflage. („Aus Natur und Geisteswelt“, Band 300.)

Die zweite Auflage des erst 1909, S. 1171, erwähnten Werkchens trägt in Text und Abbildungen den erheblichen Fortschritten Rechnung, welche die Luftschiffahrt in der allerjüngsten Vergangenheit zu verzeichnen hatte. Die schnelle Folge der neuen Auflage dürfte gleichzeitig den besten Beweis für das überaus lebhafte Interesse erbringen, das diesem Gegenstande in unserem Volke entgegengebracht wird.

Die Seestraßenordnung, das Schiffstagebuch und andere wichtige Abhandlungen aus der Seemannschaft. Von Kapitän August Budde, Lehrer an der Navigationsschule zu Hamburg. — Verlag von Eckardt & Meßtorff, Hamburg. — 4 *M*.

Das in zweiter erweiterter Auflage erschienene Buch enthält die wichtigsten Materien aus der praktischen Seemannschaft, zusammengestellt für Schüler der Navigationsschule. Auch als Nachschlagewerk für Lehrer wird es Interessenten sehr willkommen sein.

Frk.

Physische Meereskunde. Von Prof. Dr. Gerhard Schott. (Sammlung Göschen, Nr. 112.) 2. Auflage. Mit 39 Abbildungen, davon 8 lithographische Tafeln. — Leipzig, Göschensche Verlagsbuchhandlung.

Die „Geographische Bibliothek" der Sammlung Göschen bringt in zweiter, verbesserter Auflage eine kurzgefaßte naturwissenschaftliche Betrachtung aller Meere. In übersichtlicher und leicht verständlicher Form werden räumliche Ausdehnung der Meere, physikalisch-chemische Eigenschaften des Meerwassers, Wärmeverteilung und Bewegungserscheinungen der Meere unter Zuhilfenahme erläuternder Abbildungen behandelt. Bei dem geringen Preise von 0,80 *M* gegenüber dem reichen Inhalt des in geschmackvollem Einbande erscheinenden Büchelchens ist es für Schiffsbibliotheken zu empfehlen. Frk.

Alte Schiffskompasse und Kompaßteile im Besitz Hamburger Staatsanstalten. Mit 11 Tafeln und 3 Abbildungen im Text. Von A. Schück, Hamburg, Angerstraße 22. — Selbstverlag des Verfassers.

In dem vorliegenden kleinen Werk hat Verfasser mit vieler Mühe die Sagen über die Erfindung des Kompasses und die Entwicklung dieses so wichtigen Hilfsmittels für die Seeschiffahrt kurz zusammengestellt. Im besonderen muß die künstleriche Ausführung der 11 Tafeln, enthaltend Abbildungen alter Kompasse und deren Teile, erwähnt werden. Frk.

Nautische, astronomische und logarithmische Tafeln nebst Erklärung und Gebrauchsanweisung für die Königlich Preußischen Navigationsschulen. Bearbeitet von F. Domke, Königlichem Navigationslehrer. Herausgegeben im Auftrage des Ministeriums für Handel und Gewerbe. 11. Auflage. Bearbeitet von O. Lenin, Königlichem Navigationslehrer. — Berlin 1910. R. v. Deckers Verlag (G. Schenck). — Brosch. 10 *M*, in Halbleder 12,25 *M*, in Leinw. 11 *M*.

Gegen die mit grundlegenden Änderungen — Übergang zu fünfstelligen Logarithmen — versehene 10. weicht die vorliegende 11. Auflage nur insofern ab, als die Refraktion neu berechnet ist, die betreffenden Tafeln also verändert sind. Ferner sind neu Tafel 4: Multiplikatoren- und Vorzeichen-Tabelle zur Berechnung der Ablenkung der Kompasse, und Tafel 5: Produkte jedes Zehntelgrades mit dem Sinus der Kompaßstriche für die Berechnung der Deviationskoeffizienten und ihre Änderung. Druck und Ausstattung sind die gewohnten guten. M.

Theodore Roosevelt: Staats- und Lebenskunst. — Verlag von Karl Curtius, Berlin. — Preis 3 *M*, gebunden 4 *M*.

„Von der Parteien Gunst und Haß entstellt, schwankt sein Charakterbild in der Geschichte." Dieses Dichterwort wird man heute schon auf den ehemaligen Präsidenten der Vereinigten Staaten anwenden können, der ebensoviele scharfe Gegner wie warmherzige Bewunderer hat. Zu den letzteren gehört der Herausgeber des oben genannten Buches, Dr. Max Kullnick, der aus den Reden und Botschaften Roosevelts dessen Ansichten und Meinungsäußerungen zu allen das öffentliche Leben sozial, wirtschaftlich und politisch bewegenden Fragen zusammengestellt hat. Es kommen neben Familie, Unterricht, Spiel und Sport die Arbeiterfrage, Fragen des Staatsrechts, militärische Angelegenheiten, Handel und Industrie, Kapitalwirtschaft, auswärtige Politik und die Moral der Gesellschaft zur Betrachtung. Wenn man auch nicht allen Äußerungen Roosevelts beipflichten kann, wenn auch viele Gemeinplätze Aufnahme gefunden haben, so bietet doch das Ganze so viel des Wahren und Schönen und staatsmännischer Klugheit, daß insbesondere jüngere Leser gewiß großen Nutzen aus Dr. Kullnicks Arbeit haben werden; ihnen sei sie demgemäß anempfohlen.

Illustrierte Völkerkunde. Von Dr. Georg Buschan. 480 Seiten mit 17 Tafeln und 194 Abbildungen im Text. — Verlag von Strecker & Schröder, Stuttgart. — Geh. 2,60 *M*, gebd. 3,50 *M*.

An einer nicht zu umfangreichen Völkerkunde hat es bisher gefehlt, ein Mangel, der besonders dem schmerzlich fühlbar geworden ist, der, längere Zeit an Bord im Ausland weilend, den Wunsch hatte, sich schnell und zuverlässig über irgend einen Volksstamm, über dessen Kleidung und Schmuck, Waffen und Werkzeuge, Sitten und Gebräuche zu unterrichten. Das vorliegende Werk wird diesem Mangel abzuhelfen berufen sein. Nicht eigentlichen Lesestoff enthaltend, bringt es eine reichhaltige Sammlung von Angaben nicht nur über die Kulturnationen, sondern auch über die Naturvölker. Es wird eine wertvolle Bereicherung der Schiffsbibliotheken bilden, ganz abgesehen davon, daß der sehr niedrige Preis auch jedem einzelnen die Anschaffung ermöglicht.

Dr. Kohlstocks bekannter **„Ratgeber für die Tropen"** ist im Verlage von Hermann Peters, Stettin, in der Neuauflage begriffen und wird, bearbeitet von Oberstabsarzt Dr. Mankiewitz, zum Preise von 1,50 *M* demnächst erscheinen.

Der **Deutsche Seefischerei-Verein** hat anläßlich seines 25jährigen Bestehens eine **Festschrift** herausgegeben — Berlin, Verlag von Otto Salle —, die in sehr interessanter Weise über seine Geschichte, seine Organisation und seine Leistungen Auskunft gibt. Lehrreich ist insbesondere, was der Verein zur Förderung der Fischereibetriebe und der Ausbildung der Fischer, ferner für die Verwertung des Fanges und dessen Einfuhr nach Deutschland getan hat. Bei Durchsicht des Buches wird man finden, daß die Organisation unseres Seefischereibetriebes keineswegs so allgemein bekannt ist, wie dies erwünscht wäre. Die Festschrift bietet eine sehr zweckmäßige Gelegenheit, diese Lücke zu ergänzen.

Die **Einzeldarstellungen zur Staats- und Bürgerkunde,** deren Herausgabe die Vossische Buchhandlung in Berlin in die Wege geleitet hat — siehe „Marine-Rundschau", 1910, S. 414 — werden neuerdings ergänzt durch eine Abhandlung über „Heer und Flotte" von Generalleutnant z. D. v. Wrochem. Die 50 Seiten umfassende kleine Schrift — Nr. 6 in der Reihe — schließt sich den Vorgängerinnen passend an und bietet dem Fernstehenden einen vollkommen ausreichenden Überblick über den Gegenstand, wenn auch natürlich die knappe Behandlung ein Eingehen auf Einzelheiten ausschließt und einzelne Sätze in ihrer Kürze irreführend wirken könnten.

Die Industrie und der Staat. Von Dr. Hugo Böttger. — Verlag von J. C. B. Mohr (Paul Siebeck), Tübingen. — 3,20 *M*, gebd. 4 *M*.

Dr. Böttgers Buch enthält nicht das, was man nach dem Titel zunächst erwartet; bezüglich des Verhältnisses von Industrie und Staatsgewalt beschränkt es sich vielmehr auf den Nachweis, wie diese sich mehr und mehr damit begnügen muß, äußere Ordnungsvorschriften zu schaffen, während sie ihren Einfluß in dem wirtschaftlichen Ringen innerhalb der Industrie nicht zu betätigen vermag. In der Richtung dieses letzteren schildert dagegen Dr. Böttger eingehend und interessant, wie die Kräfte entstanden sind und entstehen mußten, auf denen die modernen Leistungen des Gewerbefleißes sich aufbauen, welchen gewaltigen Umschwung im sozialen und politischen Leben sie — beispielsweise in Deutschland in dem nach Westen abgewanderten Polentum — hervorgerufen haben und wie bis zur Stunde noch kein Ausgleich in dem ungeheueren Widerstreit zwischen Arbeitnehmer und -geber gefunden ist. Auf der einen Seite hofft unklarer Idealismus noch auf den Zukunftsstaat oder möchte doch

wenigstens den Parlamentarismus in die Fabrik übertragen, auf der anderen hat man sich damit abfinden müssen, daß nicht der scharfe Wettbewerb sondern ein Zusammengehen in gegenseitiger Beschränkung der gegebene Weg und daß nichts im Kampfe so gefährlich ist, als die Mißachtung der Kräfte des starken Gegners. Vielfach noch spielt sich der Kampf ab à la guerre comme à la guerre, aber immer mehr beginnt man einzusehen, daß nur der Kompromiß und das Erkennen der Gemeinsamkeit der Interessen zum Ziel zu führen vermag. Wie dieser kurze Hinweis zeigt, behandelt Dr. Böttgers Buch ein Thema von höchster Bedeutung; es kann, da sich sein Verfasser überall vollständiger Objektivität befleißigt, der Beachtung dringend anempfohlen werden.

Zur Frage eines Binnenseeweges von Hamburg über Bremen, Emden, Ruhrort nach Köln. Von Dr. Heinrich Olep, Handelskammer-Syndikus zu Neuß am Rhein. — Druck von Robert Noack.

Verfasser erörtert auf 47 Seiten die militärischen besonders aber die wirtschaftlichen Interessen einer Wasserverbindung, die zwischen unseren großen von Süden nach Norden verlaufenden Strömen die westöstliche Querlinie ziehen würde. Er bezweifelt zwar, daß eine solche Verbindung den gesamten Verkehr des Rheinstromes nach den deutschen Nordseehäfen führen würde, und weist auf die für Emden bestehende Gefahr hin, daß eine Kanalflotte des Norddeutschen Lloyd die für den Emshafen in Betracht kommenden Transporte zur Weser leitet, sowie auf die erleichterte Konkurrenz der holländischen Kleinschiffer. Anderseits aber begrüßt er die Beseitigung des „unwürdigen Zustandes“, daß der gesamte seewärts gerichtete Verkehr unseres größten Stromes keinen anderen Ausweg hat als die ausländischen Häfen, und erinnert schließlich an Bismarcks Wort von den „mehr Löchern“, durch die unsere Flotte nach der See herausbrechen und sich zurückziehen könnte. Die kleine Abhandlung ist nüchtern in ihren Perspektiven und recht lesenswert.

Die Photographie auf Forschungsreisen, mit besonderer Berücksichtigung der Tropen. Von Adolf Niemann. 2. Auflage. Umgearbeitet und erweitert auf Grund der neuesten Erfahrungen und mit Hilfe von namhaften Forschungsreisenden. Mit 78 Abbildungen im Text. — Verlag von Gustav Schmidt in Berlin W. 10. -- Geheftet 2,50 *M*, gebunden 3,20 *M*.

Das wohl auch für die Angehörigen der Marine bedeutsame Buch behandelt die photographische Ausrüstung für die Auslandsreise und das für die besonderen örtlichen Verhältnisse in Betracht kommende Verfahren. Die Abbildungen erläutern die Apparate und geben Beispiele für die bei der Aufnahme zu beobachtende Methode. Interessenten sei das, wie alle Veröffentlichungen des Schmidtschen Spezialverlages, in Inhalt und Ausstattung mustergültige Werk besonders anempfohlen.

Selbstunterricht im Richtigsprechen durch mündliche Übung. Ein Lehr- und Übungsbuch für Deutsche und Ausländer, die richtig deutsch sprechen und schreiben lernen wollen. Ein Hilfsbuch für den deutschen Unterricht an Kapitulanten- und Fortbildungsschulen. Von Lehrer M. Jopp. Zweite, verbesserte und vermehrte Auflage. — Berlin W. 35, Kameradschaft, Wohlfahrtsgesellschaft m. b. H., Verlagsabteilung. — 2,80 *M*.

„Mir“ und „mich“ sind die untrüglichen Wertmesser für Herkunft und Bildungsgang der Menschen, mit denen wir in Berührung treten; keine andere lebende Sprache dürfte über ein ähnlich sicheres Merkmal unzulänglicher Vorbildung verfügen. Für den Mann aus dem Volk und insbesondere für den Kapitulanten, der etwas aus sich machen will, erscheint es deshalb als zwingende Notwendigkeit, diese Schlacken abzu-

feilen. Hierzu ist der oben mit seinem genauen Titel angeführte Leitfaden ein recht brauchbares Hilfsmittel und die beiden beigefügten „Deckblätter" ein sehr einfaches Werkzeug, um die Methode und die damit erreichten Erfolge zu erproben. Nichts Schwieriges in den menschlichen Dingen ist mit leichter Mühe zu erlernen, auch das richtige Sprechen beansprucht Fleiß und Ausdauer; es ist aber insbesondere für den Unteroffizier eine lohnende Aufgabe, sich beides nicht verdrießen zu lassen.

Sonderausgaben aus Zeichenkunst. Herausgegeben von C. Hoffmann. Verlag von Otto Maier in Ravensburg. — Gebirgslandschaften: Schweiz. 12 Tafeln. — Preis pro Heft 1 *M*.

Wir haben keine Gelegenheit vorübergehen lassen, auf die vortrefflichen Zeichenvorlagen des Maierschen Verlages hinzuweisen, weil wir annehmen, daß für diese Sachen gerade in der Marine ein Publikum vorhanden sein muß.

E. Fournier, Vizeadmiral: **Vitesse des navires.** Resistance de l'eau en navigation ordinaire et en navigation sous-marine. — Verlag von Berger-Levrault & Cie., Paris, Rue des beaux-arts 5/7.

Der Verfasser behandelt in diesem Werk die Schiffswiderstände. Nach einer allgemeinen Einführung in die hier in Betracht kommenden Grundlagen geht er zu der graphischen Darstellung der Widerstände bei Übersee- und Unterseeschiffen und deren Größenbestimmung über. Die auf Grund seiner theoretischen Entwicklung und durch Versuche gefundenen Formeln und Koeffizienten werden für eine große Anzahl von Schiffen mit den sonst üblichen Vergleichen und durch Kurven graphisch dargestellt. Der Verfasser liefert mit diesem Werk einen schätzenswerten Beitrag zur Lösung dieser schiffbaulichen Fragen. Die Anordnung des Materials ist recht zweckmäßig, so daß das Studium des Werkes wesentlich erleichtert wird. Grühn.

La télégraphie sans fil et les ondes électriques. Von J. Boulanger und G. Ferrié. — Verlag von Berger-Levrault & Cie., Paris, Rue de beaux-arts 5/7.

Der Verlag von Berger-Levrault & Cie. hat mit dem vorliegenden Buch ein sehr beachtenswertes Werk der militärtechnischen Literatur gebracht. Die Verfasser, ein Oberst a. D. und ein Bataillonschef des Geniekorps, behandeln die Telegraphie ohne Draht sowohl vom rein wissenschaftlichen als auch vom praktisch militärischen Standpunkte aus. Ausgehend von der Theorie der Funkentelegraphie werden ihre verschiedenen Elemente und schließlich die verschiedenen bisher ausgeführten Systeme beschrieben. Ein besonderes Kapitel ist der Telephonie ohne Draht gewidmet. Zum Schluß führen die Verfasser verschieden ausgeführte Stationen in Bild und Wort vor.

Das Werk ist mit Fleiß und Sachkenntnis bearbeitet, der Stoff übersichtlich geordnet, die Ausdrucksweise klar und einfach. Über 200 gut ausgeführte Zeichnungen erleichtern das Studium. Die gute Ausstattuug des Werkes durch den Verlag verdient noch besondere Erwähnung. Grühn.

Von dem Werke des Leutnants Shakleton: **„21 Meilen vom Südpol"** — siehe „Marine-Rundschau", 1910, S. 155 — liegt der dritte Band vor, der, gleichfalls mit zahlreichen Abbildungen geschmückt, die wissenschaftlichen Ergebnisse der Expedition zur Darstellung bringt. Es gelangen hier, bearbeitet zumeist von den Mitgliedern der Expedition, die sämtlichen in Betracht kommenden Gebiete: Meteorologie, Geologie und die Fauna der Antarktik, zur Erörterung, wobei insbesondere bei der Schilderung der Intelligenz der Hunde und der Lebensweise der Pinguine auch

die humoristische Seite dieses Themas nicht unberücksichtigt bleibt. Das im Verlage von Süsserott, Berlin W. 30 zum Preise von 10 M erschienene Werk wird den Besitzern der beiden ersten Bände willkommen sein, bietet aber auch für sich allein des Interessanten genug.

Die Erinnerung an den hundertjährigen Todestag der Königin Luise hat eine Reihe von Schriften gezeitigt, die das Leben der hohen Dulderin dem heutigen Geschlecht erneut vor Augen führen sollen. Wir nennen: Wilhelm Bach: **Ein Lebensbild** — Verlag von L. Schwann, Düsseldorf; Preis 25 Pfennig, in Partien billiger — und Oskar Brüssau: **Die Fürstin der Fürstinnen,** ein Gedenkblatt — Verlag von Gustav Schloeßmann, Hamburg; Preis 20 Pfennig und gleichfalls Partiepreise —. Beide Bücher, das erstere der deutschen Jugend und dem deutschen Heere gewidmet, würden auch insbesondere für unsere Schiffsjungen einen geeigneten Lesestoff bieten.

Von der vom Institut für Meereskunde veranstalteten, bei E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin, veröffentlichten **Sammlung volkstümlicher Vorträge zum Verständnis der nationalen Bedeutung von Meer und Seewesen** liegen uns sechs dem vierten Jahrgange angehörige Hefte zu je 50 Pfennig mit den nachstehend verzeichneten Titeln vor:

Dr. Paul Dinse: Der Seeraub. In Form einer geographisch-historischen Skizze.
Dr. Fr. Schulze: Lübeck, sein Hafen, seine Wasserstraßen.
Geh. Medizinalrat Prof. Dr. Albert Eulenburg: Die Heilkräfte des Meeres.
Dr. Karl Wenke: Gefiederte Bewohner des Meeres. (In diesem Heft die Vögel des Nordatlantischen Ozeans.)
Kapitän zur See R. Wittmer: Kriegschiffsbesatzungen.
Dr. Walther Vogel: Eine Wanderung durch altniederländische Seestädte.

Die allmählich immer reichhaltiger sich gestaltende Sammlung bietet, von berufenen Fachleuten bearbeitet, ein recht wertvolles Material, dem die verdiente Beachtung nicht versagt bleiben dürfte.

Die Führung des Armeekorps im Feldkriege. Von v. Moser, Oberst. — Berlin 1910. E. S. Mittler & Sohn. — Preis 8,50 M.

Das Buch ist nach der bekannten applikatorischen Methode verfaßt und behandelt die Führung des Armeekorps sowohl bei einer selbständigen Operation als im Armeeverbande an der Hand einer fortlaufenden Kriegslage. Der Verfasser, der aus langjähriger Tätigkeit im Truppen-Generalstabe eine große Erfahrung besitzt und durch frühere Werke sich bereits einen anerkannten Namen erworben hat, hat seine Aufgabe ganz vortrefflich gelöst. Das Buch ist ein äußerst wertvolles Hilfsmittel zur Ausbildung in der Truppenführung.

Frankreichs Festungen und die Grundsätze ihrer Verteidigung. Von Major v. Rabenau. Mit 40 Abbildungen. — Berlin 1910, R. Eisenschmidt. — 2 M.

Die kleine Schrift enthält eine kurze Übersicht über das Landungsverteidigungssystem Frankreichs sowie hauptsächlich eine Beschreibung der französischen Festungsanlagen und des Verteidigungsverfahrens. Der Verfasser will die Kenntnis dieser Verhältnisse in der Armee durch eine übersichtliche Zusammenstellung verbreiten, wozu das Buch durchaus geeignet ist. Auch für Lehrzwecke und Festungskriegsspiele kann es empfohlen werden.

Neu erschienene und unter „Literatur“ nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem Stern [*] bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

* Bramble, J.: Promotion and retirement of flag officers and captains of the Royal Navy 1910. — Portsmouth 1910. Holbrook & Son. 4 s 6 d.
* Douady, J.: Dictionnaire des termes de marine. Anglais-français et français-anglais. — Paris 1910. A. Challamel. 3,60 M.
* Evans, R. D.: An Admiral's log. New York and London 1910. D. Appleton & Cop. 7 s 6 d.

Jones, E. R.: The shipping world year book 1910. London 1910. Shipping World. 7 s 6 d.

* Laughton, Sir J. K.: Letters and papers of Charles Lord Barham, Admiral of the red squadron 1758--1813. Vol. II. — London 1910. Navy Record Society. 15 s.
* Motorboote und Bootsmotoren. — Berlin 1910. Dr. Wedekind & Co. 8,00 M.
* Nylander, J. W.: Seevolk. — Leipzig 1910. G. Merseburger. 2,50 M.
* Ruperti, Dr. O.: Führer für Wanderruderer. Berlin. Wassersport-Verlag. 6,00 M.

Spears, J. R.: The story of the american merchant marine. New York 1910. Macmillan Comp. 6 s 6 d.

Weinberger, Dr. O.: Prozeßrechtliche Beiträge zum österreichischen Seerechte. Graz 1910. U. Moser. 2,50 M.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiffs- und Maschinenbau, Kessel.

Titel	Zeitschrift
Umsteuerbare „Nürnberger Ölmaschine“.	Zeitschr. für Dampfkessel, 1910, Nr. 15.
Battleship design.	A. N. G., 16. 4. 10.
Le lancement du cuirassé »Vergniaud«.	Y., Nr. 1675, 1676, 16. 4., 23. 4. 10; A. Ma., 5. 4. 10; La Vie Maritime, 25. 4. 10.
Gun-boat for Macao.	Eg., 15. 4. 10.
Launch of H. M. S. »Colossus«.	Ebenda u. E., 15. 4. 10; S. W., 13. 4. 10.
Model screw-propeller results.	Eg., 15. 4. 10.
The Japanese battleship »Satsuma«.	E., 15. 4. 10.
H. M. S. »Collingwood«.	N. M. R., 20. 4. 10.
Marine superheating.	E., 22. 4. 10.
Berechnung als Grundlage der Konstruktion von Geschützunterbauten.	S., Jahrg. 11, Nr. 14, 15.
Kessel- und Maschinenanlage des Artillerietenders „Drache“.	Ebenda. Nr. 14.
Flußschleppdampfer „Shutung“.	Ebenda. Nr. 14.
Les »Dreadnoughts« argentins.	Y., Nr. 1677, 30. 4. 10.

Recent trials of United States warships.	Eg., 29. 4. 10.
Brazilian scout-cruisers.	E., 29. 4. 10.
Superheating at sea.	Ebenda.
Turbines and propellers.	Ebenda.
Marine turbine propulsion.	Marine Engineer, Mai 1910.
The erosion of bronze propellers.	S. A., 23. 4. 10.
Increased breadth of warships.	N., April 1910.
The »Arkansas« class of battleships.	Ebenda.
Speed trials of the »Delaware« and »North Dakota«.	Ebenda.
Neuere Konstruktionen von Dampfturbinen.	Zeitschr. des Vereins deutscher Ingen., 1910, Nr. 19.
Combined turbines and piston engines.	E., 6. 5. 10.
Die italienischen „Dreadnoughts“.	Die Flagge, 1910, Nr. 5.
Die Baukosten der Kriegschiffe.	D. F., 1910, Nr. 5.
Deplacementssteigerungen der Linienschiffe seit Erscheinen der Hochseepanzerschiffe.	S., Jahrg. 11, Nr. 15.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Sulla disposizione delle artiglierie a bordo delle grandi navi da battaglia.	Ri. M., März 1910.
The life and power of heavy ordnance.	Eg., 15. 4. 10.
Die Zündschnüre und ihre Fertigung.	Z. S. u. S., 1910, Nr. 8, 9.
Canons et tourelles.	M. d. F., 1910, Nr. 16.
Der Luftwiderstand der Geschosse.	A. M., April 1910.
Die Maschinengewehre von Maxim und Hotchkiß.	M. W., 1910, Nr. 55.
The experimental 14-inch gun.	N., April 1910.
Designed and service elements of guns.	Ebenda.
Big guns in recent battleships.	N. L. J., Mai 1910.
Etwas über das Schießen.	Die Flagge, 1910, Nr. 5.
Patronen mit Spitzgeschossen und Progressivpulver.	Z. S. u. S., 1910, Nr. 1.
Experimenteller Beitrag zur Kenntnis der Pendelbewegung von Geschossen.	J. A. M., Mai 1910.

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

Der Lufttorpedo.	A. M., April 1910.
Submarine torpedo boats.	A. a. N. R., 9. 4. 10.
The art of submarine mining.	The Graphic, 19. 3. 10.
Torpedo-defence batteries.	N., April 1910.
Les essais de résistance des coques de sous-marins.	Y., Nr. 1678, 7. 5. 10.
Das Unterseeboot der Vergangenheit.	Die Flagge, 1910, Nr. 5.

Küstenverteidigung, Landungen.

Our seacoast defenses.	S. A., 9. 4. 10.
Die Tätigkeit der Küstenartillerie im Kampfe gegen die Flotte.	Armeeblatt, 1910, Nr. 15.
Der Küstenkrieg.	U., Jahrg. 12., Nr. 8.
Über Landungen.	M. S., 1910, Nr. 5.
Die Seekanäle im Dienste der Küstenverteidigung.	St., 1910, Nr. 4.

Marine- und militärische Fragen.

Naval constructors.	Eg., 6. 5. 10; N. M. R., 11. 5. 10.
Les manoeuvres de 1910.	Y., Nr. 1677, 30. 4. 10; M. d. F., 1910, Nr. 15, 19; La Vie Maritime, 25. 4., 10. 5. 10.
Über Bekämpfung von Kriegschiffen.	M. A. G., 1910, Nr. 4.
The naval strategy of the Russo-Japanese war.	P. N. J., März 1910.
Naval training.	Ebenda.
A study of naval strategy. Operations.	Ebenda.
Staff work in the navy.	A. N. G., 23. 4. 10.
Die Nordsee-Übungsfahrt der englischen Flotte und ihre „Dreadnought"-Überlegenheit.	N. M. B., 23. 4. 10.
The fleet in 1911.	N. M. R., 27. 4. 10.
England in the Mediterranean.	Ebenda und 11. 5. 10.
General staff for the navy.	Ebenda. 27. 4. 10.
Colonial navies and imperial obligations.	Ebenda.
The scope and aim of naval strategy.	Nautical Magazine, Mai 1910.
Scapa Flows Bedeutung als Flottenstützpunkt.	M. G., Februar 1910.
Cooperation in defence. Plea for closer relations between navy and army.	N. M. R., 4. 5. 10.
Les moyens de carénage.	M. d. F., 1910, Nr. 18.
Nos ancres.	Y., Nr. 1678, 7. 5. 10.
Naval reserve personnel bill.	A. N. J., 30. 4. 10.
The strategical situation of the North Sea and the Baltic.	Journal of the Royal Artillery, April 1910.

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

England's peril: Invasion or starvation.	Fortnightly Rev., April 1910.
In defense of the navy bill.	A. N. J., 9. 4. 10.
The writing on the wall.	N. M. R., 20. 4. 10.
The German menace. War or invasion?	Ebenda.
Peace and the Anglo-Saxons.	U. S. M., Mai 1910.
The naval estimates.	N., April 1910.
Budgetvoranschlag für die italienische Kriegsmarine 1910/11.	M. S., 1910, Nr. 5.

Bildungswesen.

The naval academy practice cruise.	P. N. J., März 1910.

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

The port of Dover.	E., 15. 4. 10.
The development of the Norfolk navy yard.	P. N. J., März 1910.
Les ports de guerre américains.	L. M., April 1910.
The Forces et Chantiers de la Méditerranée.	Eg., 22. 4., 13. 5. 10.
Dortmund—Ems-Kanal.	Lloyd-Nachrichten, Nr. 114.
Landungsanlagen in Swakopmund.	Deutsche Bauzeitung, 1910, Nr. 34.
Hafenerweiterungen in Hamburg.	Ebenda. Nr. 35.
The Panama canal.	A. N. J., 30. 4. 10.

Rechtsfragen.

The real status of the Panama canal as regards neutralization.	P. N. J., März 1910.

Kolonialverfassung und koloniales Verordnungsrecht.	Ztschr. f. Kolonialpolitik, 1910, Nr. 4.
Autonomie der französischen Häfen.	Jahrb. d. Gesetzgebung, 1910, Nr. 2.
Contreband of war. Absolute and conditional.	N. M. R., 11. 5. 10.

Sanitätswesen.

Über Infektionspsychosen in den Tropenländern.	S. T. H., 1910, Nr. 9.
Gehörorgan und Militärdienst.	Deutsche militärärztl. Zeitschrift, 1910, Nr. 8, 9.

Verwaltungsangelegenheiten.

L'administration de la marine.	Y., Nr. 1676, 23. 4. 10.
Moderne Kücheneinrichtungen an Bord.	U., Jahrg. 12, Nr. 8.
Die militärische Verpflegungswirtschaft im Frieden.	Annalen des Deutschen Reichs, 1910, Nr. 4.

Kolonialfragen.

Die neuere Kolonialpolitik.	Grenzboten, 1910, Nr. 16, S. 97.
Pas de colonies sans marine.	L. M., April 1910.
Was unseren Kolonien not tut.	Koloniale Zeitschrift, 1910, Nr. 10.
Die Besiedlungsfrage in Ostafrika.	Ebenda und Nr. 11.
Ratschläge für die Übersiedlung in das überseeische Deutschland.	Koloniale Zeitschrift, 1910, Nr. 11, 12.

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Kleiner Küstenkreuzer.	Wassersport, 1910, Nr. 16.
Wettsegelbestimmungen § 14.	Ebenda.
Seetüchtiger Tourenkreuzer.	D. Y., 1910, Nr. 8.
Modellyachtbau.	Ebenda.
Das Motorbootmeeting von Monaco.	Das Motorboot, 1910, Nr. 9.

Geschichtliches.

When was our navy founded?	P. N. J., März 1910.
Naval history.	A. N. G., 30. 4. 10.
The Trafalgar roll.	U. S. M., Mai 1910.
The war with Spain 1898: The battle of Santiago.	Ebenda.
Der Werdegang der deutschen Flotte.	D. F., 1910, Nr. 5.
Der Feldzug 1854 in der Ostsee.	M. Sb., 1910, Nr. 4.

Technische Fragen, Elektrizität, Telegraphie.

Electricity on shipboard.	Eg., 15. 4. 10.
Oil fuel for the navy.	N. M. R., 20. 4. 10.
Marconi wireless telegraphy.	P. N. J., März 1910.
Bedeutung der Funkentelegraphie für Handel und Schiffahrt.	H., 1910, Nr. 16.
Wie mißt man elektrische Ströme?	A. E. G. Zeitung, Mai 1910.
Fuel oil.	M. E., April 1910.

Nautische Fragen.

Production of navigational charts.	Nautical Magazine, Mai 1910.
Gegenazimutale Projektionen.	Petermanns Mitteilungen, 1910, Heft 3, Seite 153.

Das Gezeitenphänomen im Hafen von Pola.	M. S., 1910, Nr. 5.
Neue englische Kompasse.	Ebenda.
Lösung nautischer Aufgaben.	A. H., 1910, Nr. 5.
Apparat zur graphischen Darstellung der Standlinien.	Ebenda.
Die Peilscheibe von Lawson.	Ebenda.

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Ruderbälle auf Handelsschiffen.	H., 1910, Nr. 15, 18.
The merchant marine and the navy.	P. N. I., März 1910.
Die österreichische Schiffahrt 1909.	Lloyd-Nachrichten, Nr. 114.
Zur Frage der Schiffahrtsabgaben auf deutschen Flüssen.	Petermanns Mitteilungen, 1910, Heft 3, Seite 123.
Die modernen Segelschiffe der deutschen Handelsflotte.	D. F., 1910, Nr. 5.

Handels- und Verkehrswesen.

Il commercio italiano 1908.	Ri. M., März 1910.
Deutschlands Handel mit Mittel- und Südamerika.	Lloyd-Nachrichten, Nr. 114.

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Navigation et pêches maritimes.	R. M., März 1910.
Société centrale de sauvetage des naufragés.	M. d. F., 1910, Nr. 18.
Ort und Ursache der Strandungen deutscher Seeschiffe.	A. H., 1910, Nr. 5.

Verschiedenes.

Deux écrivains maritimes. Mahan et Daveluy.	Y., Nr. 1677, 1678, 30. 4., 7. 5. 10.

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. Ma. = Armée et Marine. — **A. M. N.** = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — **A. N. J.** = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — **D. A.** = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — **D. K.** = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — **D. Y.** = Die Yacht.
E. = Engineer. — **Eg.** = Engineering.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. B. = Marineblad. — **M. E.** = International Marine Engineering.

M. F. = La Marine française. — **M. d. F.** = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. — **M. G.** = Militärgeographie.
M. Sb. = Morskoi Sbornik. — **M. S. V.** = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-[Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
M. = The Navy (Washington).
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal. — **N. M. B.** = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — **O. L.** = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. N. = Questions navales. — **R. M.** = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina. — **Ri. M.** = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — **S. A.** = Scientific American. — **Sf.** = Seefahrt.
St. = Streffleurs Militärische Zeitschrift.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — **S. W.** = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — **T. i. S.** = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine. — **Y.** = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage kommen.

Nachruf!

Am 28. April verschied plötzlich an Herzlähmung auf Urlaub in Stuttgart der

Kaiserliche Marine-Stabsarzt

Herr **Dr. Robert Brüggemann**

Ritter m. O.

kommandiert zur Verfügung des Stationsarztes der Marinestation der Ostsee.

Die Marine verliert in dem Entschlafenen einen hochbegabten, pflichteifrigen, im Felde wie im Frieden gleich bewährten Sanitätsoffizier, das Sanitätskorps einen wegen seiner vornehmen Gesinnung und seiner Liebenswürdigkeit allseitig geschätzten Kameraden.

Sein Andenken wird stets in Ehren gehalten werden.

gez. **Dirksen**
Marine-Generalarzt und Stationsarzt der Marinestation der Ostsee.

